



## La première traite française à Zanzibar: le journal de bord du vaisseau l'Espérance, 1774-1775

Thomas Vernet

### ► To cite this version:

Thomas Vernet. La première traite française à Zanzibar: le journal de bord du vaisseau l'Espérance, 1774-1775. C. Radimilahy et N. Rajaonarimanana. Civilisations des mondes insulaires (Madagascar, canal de Mozambique, Mascareignes, Polynésie, Guyanes). Mélanges en l'honneur du Professeur Claude Allibert, Karthala, pp.477-521, 2011. halshs-00671022v2

**HAL Id: halshs-00671022**

**<https://shs.hal.science/halshs-00671022v2>**

Submitted on 17 Mar 2012 (v2), last revised 30 Mar 2017 (v3)

**HAL** is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

in Chantal RADIMILAHY et Narivelo RAJAONARIMANANA (dir.), *Civilisations des mondes insulaires (Madagascar, canal de Mozambique, Mascareignes, Polynésie, Guyanes). Mélanges en l'honneur du Professeur Claude Allibert*, Paris, Karthala, 2011, pp. 477-521.

## **La première traite française à Zanzibar : le journal de bord du vaisseau l'*Espérance*, 1774-1775<sup>1</sup>**

**Thomas VERNET**

Université Paris 1 Panthéon-Sorbonne  
Centre d'Études des Mondes Africains UMR 8171

Les contacts entre les Français et la côte swahili au XVIII<sup>e</sup> siècle sont presque exclusivement liés à travers la traite négrière, principalement destinée à fournir l'Île de France (île Maurice)<sup>2</sup>. Sur le littoral est-africain, au-delà des limites de la juridiction de la capitainerie de Mozambique, l'approvisionnement en esclaves des négriers français avant 1810 se concentre exclusivement sur le rivage compris entre le cap Delgado et Zanzibar, malgré quelques tentatives pour explorer les marchés de Mombasa et de l'archipel de Lamu<sup>3</sup>. Cet espace de la traite française a retenu l'attention depuis longtemps et, malgré leur nombre très limité, les travaux à son sujet sont précieux et en offrent un panorama honorable<sup>4</sup>. Plus récemment, Richard Allen a nettement révisé à la hausse les estimations de la traite associée aux Mascareignes avancées par Jean-Michel Filliot et, à cette fin, a notamment analysé une partie des voyages français sur la côte swahili<sup>5</sup>. Néanmoins, dans l'ensemble, ces études reposent sur une approche globale de ce trafic et l'insèrent dans des problématiques beaucoup plus larges, soit centrées sur l'évolution des sociétés est-africaines, soit sur celle des colonies des Mascareignes.

Un ouvrage fait toutefois exception : la publication par G.S.P. Freeman-Grenville d'une vaste documentation entourant les voyages du négrier Jean-Vincent Morice entre 1775 et 1779. À ce jour, ces textes, particulièrement détaillés, demeurent le corpus le plus riche sur la côte swahili entre les années 1730 et 1820 et, à ce titre, sont incontournables pour les travaux portant sur la société swahili et l'expansion omanaise à la fin du XVIII<sup>e</sup> siècle<sup>6</sup>. Toutefois Morice est surtout connu pour être le pionnier de la traite française à Zanzibar et à Kilwa. Dans son sillage, et dès le retour de son deuxième voyage, des Français s'aventurent à

---

<sup>1</sup> Cet article repose principalement sur des investigations conduites dans les archives de l'Île Maurice durant deux séjours de recherche. Ceux-ci n'auraient pas été possibles sans le soutien financier du Centre d'Études des Mondes Africains UMR 8171 CNRS – Université Paris 1 Panthéon-Sorbonne.

<sup>2</sup> Pour un bref aperçu de l'intérêt des Français pour la côte swahili et des quelques contacts pris avant les années 1770, voir E.A. Alpers, « The French slave trade in East Africa », 1970, pp. 88-96 et T. Vernet, *Les cités-États swahili de l'archipel de Lamu, 1585-1810*, 2005, pp. 470-471, 475.

<sup>3</sup> T. Vernet, *Les cités-États swahili de l'archipel de Lamu, 1585-1810*, 2005, pp. 475-479.

<sup>4</sup> J.M. Gray, « The French at Kilwa, 1776-1784 », 1956 ; G.A. Akinola, « The French on the Lindi Coast, 1785-1789 », 1969 ; E.A. Alpers, « The French slave trade in East Africa », 1970 et *Ivory and slaves in East Central Africa*, 1975 ; J.-M. Filliot, *La traite des esclaves vers les Mascareignes au XVIII<sup>e</sup> siècle*, 1974 ; T. Vernet, *Les cités-États swahili de l'archipel de Lamu, 1585-1810*, 2005, pp. 475-484.

<sup>5</sup> R.B. Allen, « The constant demand of the French », 2008.

<sup>6</sup> G.S.P. Freeman-Grenville, *The French at Kilwa Island*, 1965. Il faut souligner la qualité des traductions du français opérées par Freeman-Grenville : malgré quelques approximations de-ci de-là, elles s'avèrent globalement très fidèles. Freeman-Grenville a également publié un petit nombre d'autres documents français évoquant la traite (G.S.P. Freeman-Grenville, *The East African Coast, select documents*, 1962, pp. 192-197, 198-201).

Zanzibar et ses environs, ainsi que des Néerlandais partis du Cap<sup>7</sup>. Tous sont confortés par le succès de ses traites et avides de profiter de l'ouverture d'un nouveau marché à une époque où la demande en esclaves explose. Si les deux voyages néerlandais n'ont semble-t-il pas de suite, une nouvelle route de la traite française est véritablement ouverte. Elle ne cessera de prendre de l'ampleur jusqu'au début des années 1790, avant de reprendre en 1802<sup>8</sup>, et contribuera de façon significative à la déportation d'esclaves en direction des Mascareignes, des Seychelles, et de Saint-Domingue.

Cependant les textes collectés par Freeman-Grenville, principalement tirés de la série Colonies C4 (Île de France) des Archives Nationales, évoquent très peu le voyage initial de Morice à Zanzibar, celui qui motivera tous les autres. Jusqu'à présent cette expédition nous était surtout connue par l'une des lettres publiées de Jean-Vincent Morice, datée de mars 1776, dans laquelle il fait état de la réussite exceptionnelle de son premier voyage de traite sur la côte swahili : le négrier signale avoir acheté 700 esclaves à Zanzibar, dont il aurait débarqué environ 500 sur l'Île de France malgré la survenue à bord d'une épidémie de variole. Morice s'attribue tout le succès de ce voyage, en particulier parce qu'il aurait inoculé contre la variole 430 esclaves « qui ont été sauvés pour la plupart par [s]es soins »<sup>9</sup>. Le reste de la documentation éditée par Freeman-Grenville n'en apprend pas davantage sur cette expédition de traite, en particulier sur le nom du capitaine du navire, et l'historien reconnaît qu'il en sait très peu sur cette première traite<sup>10</sup>.

Le présent article se propose de publier les extraits les plus pertinents du journal de bord de ce voyage, conservé aux Mauritius National Archives (île Maurice). Plusieurs raisons justifient ce choix. Tout d'abord, il éclaire d'un jour nouveau la carrière de Jean-Vincent Morice, très mal connue jusqu'au milieu de 1775. Surtout, il permet de comprendre pourquoi le négrier put repartir si rapidement, et avec une telle confiance, vers les marchés aux esclaves de Zanzibar et de sa région. Mis en parallèle avec une documentation éparse, ce journal conforte également ce que Freeman-Grenville avait déjà souligné : c'est-à-dire à quel point Morice fut un esprit entreprenant dans un sinistre commerce, mais également un négrier très avisé, tout à la fois excellent diplomate et « communicant », co-armateur très attentif à ses intérêts financiers, et ex-chirurgien de marine adepte d'un traitement préventif massif lors d'une épidémie de variole. En somme, Jean-Vincent Morice apparaît comme un parfait entrepreneur et technicien de la traite négrière.

D'autre part, au-delà du personnage, ce journal corrobore ce que d'autres sources avaient démontré : la vitalité des réseaux de traite animés par les musulmans sur le rivage swahili méridional vers 1700-1770, avant l'essor de la demande française<sup>11</sup>. Cette source constitue également un bon témoignage sur les conditions de vie à bord des navires négriers français dans le dernier tiers du XVIII<sup>e</sup> siècle. Bien qu'en cela il s'avère d'une triste banalité, il livre néanmoins le récit détaillé d'une procédure rarement décrite dans ces conditions à ma connaissance : l'inoculation contre la variole de la très grande majorité des captifs. Le journal de l'*Espérance* peut donc aussi contribuer à éclairer un pan de l'histoire de la médecine. Enfin, la publication de ce texte s'avère une introduction idéale à un projet plus global d'étude de la traite française dans le monde swahili que je viens d'entamer.

---

<sup>7</sup> R. Ross, « The Dutch on the Swahili coast, 1776-1778 », 1986 ; Morice au ministre de la Marine, Le Cap, 02.04.1777, AN [Centre Historique des Archives Nationales, Paris], COL C4-42 (Colonies, Île de France), f. 107.

<sup>8</sup> Une traite illégale paraît même se poursuivre durant la période de l'abolition révolutionnaire, comme le suggère très fortement la documentation des Mauritius National Archives.

<sup>9</sup> Morice à Sartine, ministre de la Marine, Port-Louis, 03.03.1776, AN, C4-42, f. 104 (traduction anglaise : G.S.P. Freeman-Grenville, *The French at Kilwa Island*, 1965, p. 64).

<sup>10</sup> G.S.P. Freeman-Grenville, *The French at Kilwa Island*, 1965, p. 11.

<sup>11</sup> T. Vernet, « Slave trade and slavery on the Swahili Coast, 1500-1750 », 2009.

Au-delà des quelques détails publiés par Freeman-Grenville, il faut souligner que ce voyage n'est pas inconnu des chercheurs. Jean Mettas, qui s'appuie sur l'étude d'Auguste Toussaint, en signale l'existence dans son célèbre *Répertoire*, mais le nombre d'esclaves de la cargaison n'est pas mentionné<sup>12</sup>. Le journal de bord lui-même, bien répertorié dans les inventaires des Mauritius National Archives, n'est pas non plus totalement ignoré<sup>13</sup>. Toutefois ces quelques travaux ne firent pas le lien avec Jean-Vincent Morice, subrécargue à bord de l'*Espérance* et principal instigateur de l'expédition. En outre, le croisement de sources très diverses nous permet de pallier les lacunes du journal, qui s'arrête brusquement un mois avant le mouillage à l'Île de France, ainsi que de le replacer dans la continuité des autres voyages de Morice.

### ***Le contexte : l'essor de la traite française en direction de la côte orientale de l'Afrique***

En 1769, la fin du monopole de la Compagnie des Indes Orientales et la liberté de commerce accordée aux habitants des Mascareignes et aux Français de métropole ouvrent une ère nouvelle pour l'Île de France. Le trafic maritime lié à l'île augmente sensiblement et la colonie connaît une prospérité économique indéniable dans les années qui suivent. Cet appel d'air entraîne également une nette hausse de la traite française, principalement en direction des ports de la juridiction de Mozambique<sup>14</sup>. Ce mouvement est également stimulé par les difficultés croissantes rencontrées par les Français pour obtenir des esclaves à Madagascar<sup>15</sup>, et vraisemblablement par une certaine volonté de privilégier les esclaves de Mozambique au détriment de ceux de Madagascar, souvent considérés comme prompts à la rébellion et moins productifs – sans compter l'existence de révoltes à bord bien réelles. Les stéréotypes sur l'origine des esclaves ne sont pas un facteur négligeable dans le choix des lieux de traite<sup>16</sup>.

L'effet est immédiat : le nombre d'expéditions négrières françaises à Mozambique et aux îles Kerimba est important entre 1770 et 1773. Les statistiques sont difficiles à établir pour les années 1770 et 1771, mais nous savons qu'en 1772 sept ou huit navires français y conduisent une traite<sup>17</sup>. En 1773 au moins six ou sept bateaux négriers s'y rendent également et retournent à l'Île de France<sup>18</sup>. Néanmoins la traite française à Mozambique et dans ses dépendances est officiellement illégale et n'est assurée qu'avec la complicité - active - des

<sup>12</sup> A. Toussaint, *La route des îles*, 1967, p. 277 ; J. Mettas, *Répertoire des expéditions négrières françaises au XVIII<sup>e</sup> siècle, tome II : ports autres que Nantes*, 1984, p. 616.

<sup>13</sup> R.B. Allen, « The constant demand of the French », 2008, pp. 51, 57. Une brève analyse du document, destinée à l'enseignement secondaire, en a également été publiée (P. Brest, « Un exemple de commerce 'quadrangulaire' au XVIII<sup>ème</sup> siècle : le périple de l'*Espérance* (1774-1775) », 2005). Intéressante sur les conditions du transport lui-même, cette étude commet cependant de curieux, et parfois graves, contresens et ignore le contexte entourant le voyage.

<sup>14</sup> E.A. Alpers, « The French slave trade in East Africa », 1970, pp. 98-99 ; J. Capella, *O tráfico de escravos nos portos de Moçambique*, 2002, pp. 40-44 ; M. Vaughan, *Creating the Creole Island, slavery in eighteenth-century Mauritius*, 2005, pp. 75-77 ; R.B. Allen, « The constant demand of the French », 2008, p. 52.

<sup>15</sup> Ternay et Maillart Dumesle au ministre, Port-Louis, 23.02.1773, AN, C4-33, ff. 12-13 ; *Annonces, affiches et avis divers pour les colonies des Isles de France et de Bourbon*, 28.07.1773, p. 119 ; E.A. Alpers, « The French slave trade in East Africa », 1970, p. 99 ; T. Vernet, *Les cités-États swahili de l'archipel de Lamu, 1585-1810*, 2005, p. 476.

<sup>16</sup> « Il sera beaucoup plus avantageux pour cette colonie, qu'elle tire ses esclaves de Mozambique que de les tirer de Madagascar : les premiers sont plus forts, plus robustes, très propres à la marine et multiplient. Ceux de Madagascar sont faibles, méchants, amoureux de leur liberté, déserteurs éternels, et ne multiplient point » (Poivre au ministre, Île de France, 16.06.1768, AN, C4-22, f. 112).

<sup>17</sup> Ternay au ministre, Île de France, 13.02.1773, AN, C4-33, f. 190 ; *Annonces, affiches et avis divers pour les colonies des Isles de France et de Bourbon*, 28.07.1773, p. 119 ; E.A. Alpers, « The French slave trade in East Africa », 1970, pp. 99-102.

<sup>18</sup> *Annonces, affiches et avis divers pour les colonies des Isles de France et de Bourbon, 1773-1774* ; A. Toussaint, *La route des îles*, 1967, p. 241.

autorités locales, ce qui complique la tâche des négriers et contribue au prix élevé des esclaves<sup>19</sup>.

Il fait peu de doute que ces conditions de traite toujours un peu délicates sont l'un des facteurs qui poussent les Français à envisager d'autres lieux pour s'approvisionner en esclaves. Ils y sont également encouragés par des contacts pris en 1770-1773, à Mozambique ou aux îles Kerimba, avec des personnages importants originaires de cités swahili et comoriennes. Le premier d'entre eux est Mwinyi Kombo, un ambitieux membre du clan al-Malindi de Mombasa, réfugié auprès des Portugais à la suite de querelles politiques. Après avoir suscité une expédition portugaise contre Mombasa en 1769, vite avortée, il propose, sans succès, de livrer Mombasa aux Français à la suite de contact avec Jean Becquet, chef de traite à Mozambique de l'armateur de l'Île de France Henri Brayer du Barré<sup>20</sup>. D'autre part, au même moment, en 1770-1771, des émissaires du sultan de Kilwa Hassan bin Sultan Ibrahim se rendent également à Mozambique afin de chercher de l'aide auprès des Portugais contre les Omanais établis à Zanzibar. Ces envoyés se tournent également vers les Français, par l'intermédiaire de Becquet<sup>21</sup>, et proposent semble-t-il que Kilwa passe sous la protection de la France, en échange d'un soutien militaire contre les Omanais – de telles offres étant courantes de la part de cités swahili en conflit avec un puissant voisin<sup>22</sup>. Enfin, les Français prennent également contact, indirectement, avec Pate et Anjouan par le biais du prince Alawi bin Sayyid Ahmed bin Abdallah, fils du sultan d'Anjouan et de « la reine de Pate »<sup>23</sup>, que Becquet rencontre aussi<sup>24</sup>. À travers la documentation, il est manifeste que lors de ces rencontres les interlocuteurs swahili ont vanté auprès des Français les opportunités commerciales offertes par Kilwa, Mombasa ou Pate, en particulier dans le cadre de la traite. Une telle stratégie est un moyen pour eux de s'attirer un soutien politico-militaire contre les Omanais, mais sans doute repose-t-elle également sur une volonté des autorités de Kilwa et de Pate de diversifier leurs partenaires de commerce, afin de contrecarrer la centralisation croissante des échanges sur l'île de Zanzibar contrôlée par les Busaidi d'Oman. Poussé par ces contacts prometteurs, Henri Brayer du Barré propose dès 1771 à Pierre Poivre (intendant de l'Île de France), puis au ministre de la Marine, que la France établisse un comptoir à Kilwa afin d'y obtenir des esclaves. Toutefois il ne parvient pas à monter une expédition de

---

<sup>19</sup> E.A. Alpers, « The French slave trade in East Africa », 1970, pp. 100-103 ; J.-M. Filliot, *La traite des esclaves vers les Mascareignes au XVIII<sup>e</sup> siècle*, 1974, pp. 168-169.

<sup>20</sup> T. Vernet, *Les cités-États swahili de l'archipel de Lamu, 1585–1810*, 2005, p. 475. L'essentiel des documents français mentionnant Mwinyi Kombo ont été publiés par Freeman-Grenville (*The French at Kilwa Island*, 1965, pp. 219-224). La fonction de Becquet est signalée dans : Brayer du Barré au ministre, Île de France, 27.09.1771, AN, C4-29, f. 209v.

<sup>21</sup> Becquet prétend avoir rencontré à Mozambique le souverain de Kilwa lui-même, mais ceci est peu probable et n'est pas attesté dans les archives portugaises.

<sup>22</sup> B.M. Pereira do Lago, « Instrução que [...] entrego ao Snr Tenente General Caetano Alberto Judice na prezente expedição que vay fazer da restauração de Mombaça [...] », Mozambique, 28.06.1769, AHU [Arquivo Histórico Ultramarino, Lisbonne], caixa Moçambique 29, doc. 35 ; Traduction de la lettre du roi de Kilwa (s.d.) et réponse, Mozambique, 12.04.1771, AHU, caixa Moçambique 30, doc. 31 ; Brayé du Barré au ministre, Île de France, 02.02.1772 et Becquet, « Extrait d'une lettre écrite de Mozambique au S. Brayer du Barré, en forme d'instruction [...] », Mozambique, s.d., AN, C4-29, ff. 202, 204 ; E.A. Alpers, « A revised chronology of the Sultans of Kilwa in the eighteenth and nineteenth centuries », 1967, pp. 153-155.

<sup>23</sup> Probablement Mwana Khadija, sultane de Pate vers 1763-1773 ou 1775 (T. Vernet, *Les cités-États swahili de l'archipel de Lamu, 1585–1810*, 2005, p. 461).

<sup>24</sup> Becquet, « Extrait d'une lettre écrite de Mozambique au S. Brayer du Barré, en forme d'instruction [...] », Mozambique, s.d., et (en annexe de ce document) Alawi bin Sayyid Ahmed bin Abdallah à son frère Mwinyi Waziri Abdallah bin Seyyidina Ahmed bin Abdallah, s.d.n.l., AN, C4-29, ff. 204-205. Becquet paraît avoir confondu cette lettre rédigée en kiamu, dont le contenu est strictement personnel, avec une lettre officielle du sultan de Kilwa. Freeman-Grenville en a brièvement décrit le contenu (G.S.P. Freeman-Grenville, « Some eighteenth century documents concerning Eastern Africa in the Archives de France », 1965, p. 11).

reconnaissance à Kilwa, faute de navire royal à sa disposition<sup>25</sup>. Peu de temps après, Brayer du Barré, qui tente parallèlement de défendre un projet de colonisation des îles Seychelles sous sa direction, signale qu'il est sur le point de faire signer par le capitaine Brugevin un traité avec le « gouverneur de Pate » (Alawi bin Sayyid Ahmed ?) afin d'obtenir jusqu'à 2000 esclaves traités directement entre les Seychelles et Pate – un projet qui n'aura pas de suite<sup>26</sup>.

On le voit, les opérations de traite de Jean-Vincent Morice ne sortent pas de nulle part. Elles s'inscrivent dans un moment tout à fait particulier, durant lequel se conjuguent, d'un côté, le désir des armateurs de l'Île de France de renforcer leurs traites à Mozambique et d'explorer de nouveaux lieux d'approvisionnement en esclaves et, de l'autre, la volonté de certaines cités-États swahili de trouver de nouveaux partenaires commerciaux et politiques. Même l'idée d'un projet de comptoir à Kilwa, tant portée par Morice en 1776-1777, n'était pas une nouveauté. Nul doute que Morice eut vent très tôt de l'essor de la traite dans la capitainerie de Mozambique, des contacts avec diverses autorités swahili, et peut-être de certains projets de Brayer du Barré.

Morice n'en reste pas moins un pionnier car il est, selon toute vraisemblance, le premier Français à effectuer un voyage négrier direct entre la côte orientale de l'Afrique (hors Madagascar) et les Antilles, puis le premier à effectuer une traite à Zanzibar.

### ***La première traite française à Zanzibar ?***

« Le S[ieur] Morice est jusqu'à présent le seul Européen qui ait obtenu des traites d'esclaves à la côte de Zanguebar »<sup>27</sup>. Cette assertion de Morice lui-même est assurément excessive, puisque bien avant lui les Portugais, et peut-être quelques rares expéditions anglaises, avaient obtenu sans difficultés des esclaves sur le littoral au nord du cap Delgado. Cependant, à ce stade des recherches sur la traite, nous n'avons aucune preuve que des Français aient acheté des esclaves au-delà des îles Kerimba avant le voyage de 1774 – malgré des investigations approfondies conduites dans des fonds tels que la série Colonies C4, les fonds hydrographiques des Archives Nationales, les archives portugaises, etc. Morice est donc bien, selon toute vraisemblance, le premier Français à avoir conduit une traite à Zanzibar et - de façon un peu moins certaine - dans l'espace swahili éloigné des limites de la juridiction de Mozambique. En particulier, bien que cela soit envisageable, rien ne permet à ce jour d'affirmer avec certitude que certains voyages négriers ayant fait escale aux îles Kerimba aient poussé un peu plus au nord<sup>28</sup>.

Il convient d'ailleurs de rectifier ici une erreur, parfois reprise dans les travaux sur la question : Freeman-Grenville a publié une traduction d'un bref mémoire rédigé par Joseph Crassous de Médeuil sur la traite française à Kilwa, dans laquelle il est indiqué que le célèbre marin rochelais aurait négocié des esclaves à Songo Songo (au nord de Kilwa) en 1754<sup>29</sup>. Il s'agit en réalité d'une erreur provenant du manuscrit ou de sa transcription : nous connaissons

---

<sup>25</sup> Brayer du Barré au ministre de la Marine, Île de France, 02.02.1772 et 27.09.1771, AN, C4-29, ff. 202, 209-210.

<sup>26</sup> Brayer du Barré au ministre de la Marine, Île de France, 25.01.1774, AN, C4-145 (Colonies – Seychelles), non-folioté. Brugevin est un capitaine négrier qui effectue plusieurs voyages entre Port-Louis et les îles Kerimba en 1773-1774 (A. Toussaint, *La route des îles*, 1967, p. 241). Sur les projets de Brayer du Barré, voir C. Wanquet, « Le peuplement des Seychelles sous l'occupation française », 1979, pp. 187-188.

<sup>27</sup> J.-V. Morice, « Mémoire sur la côte orientale d'Afrique », 26.09.1777, AN, C4-42, f. 125v.

<sup>28</sup> Alpers avait déjà remarqué qu'il n'existait pas de preuves de traite française au-delà des Kerimba avant les années 1770 (« The French slave trade in East Africa », 1970, p. 96).

<sup>29</sup> « J. Crassous [sic] de Medeuil : the French slave trade in Kilwa c.1784-85 », in G.S.P. Freeman-Grenville, *The East African Coast, select documents*, 1962, p. 193.

très bien la carrière de Crassous<sup>30</sup> et cet épisode renvoie à sa traite à Kilwa en 1784 à bord du navire la *Créole*<sup>31</sup>.

Soulignons que Morice n'est pas le premier Français à avoir abordé la côte swahili : un petit nombre de navires français ont précédé l'*Espérance* à Zanzibar et sur le littoral septentrional, mais aucun ne semble avoir rapporté des esclaves. Les Français s'intéressent au rivage au nord du cap Delgado dès les années 1730<sup>32</sup>. Pourtant, à ce jour, la première escale connue d'un bateau français ne date que de 1755-1756. Encore est-elle sans doute fortuite : en revenant du Bengale avec une cargaison de riz, le vaisseau le *Pierre*, commandé par un certain Vigoureux, s'arrête à Pate et à Zanzibar. Il n'est pas totalement exclu qu'une traite ait été effectuée, mais la source ne le laisse pas penser<sup>33</sup>. À la même époque, vers 1756, un autre navire fait naufrage dans l'archipel de Lamu : l'*Expédition*, sous les ordres du capitaine Le Cerf – qui accompagnait peut-être le *Pierre* ?<sup>34</sup> Satisfait des bonnes relations établies avec Pate par Vigoureux, le gouverneur de l'Île de France expédie en 1757 la frégate la *Gloire* armée en guerre pour explorer la région et faire la course contre les Anglais et leurs alliés. Le navire mouille à Pate, Zanzibar, puis Mombasa, pourtant le voyage est un échec : les autorités de Zanzibar et de Mombasa sont très méfiantes et les Français vraisemblablement maladroits. Les Omanais et les Swahili craignent en particulier que les visiteurs ne soient portugais : en 1728-1729 l'*Estado da Índia* avait en effet brièvement réoccupé l'ensemble du littoral avant d'en être chassé et les Portugais n'ont jamais abandonné le projet de restaurer leur autorité. Des tirs d'artillerie sont échangés entre les Français et les Omanais à Zanzibar, tuant un matelot. Quelques jours plus tard, les Français doivent quitter précipitamment Mombasa abandonnant six hommes d'équipage<sup>35</sup>. Il fait peu de doute que ces accrochages contribuèrent à détourner les Français du littoral swahili pendant plusieurs années.

Enfin Morice signale que des navires français sont « allés quelques fois, mais rarement à Pate, où ils avaient été mal reçus », à la suite d'incidents provoqués par « quelques Français »<sup>36</sup>. En 1776, le sultan de Pate fait transmettre par son intermédiaire un courrier appelant à une réconciliation et au développement de relations commerciales<sup>37</sup>. Nous n'en savons pas davantage sur ces quelques voyages et nous pouvons supposer qu'ils eurent lieu vers 1773-1775, peut-être sous la conduite d'associés de Brayer du Barré.

Pour conclure, au début des années 1770 certains armateurs français sont indéniablement curieux de découvrir le potentiel de la traite dans les ports swahili situés au nord du cap Delgado et quelques rares négriers se sont peut-être aventurés dans la région de Kilwa ou dans l'archipel de Lamu. Néanmoins nous n'avons aucune preuve que des esclaves aient été achetés, et encore moins à Zanzibar.

### ***Jean-Vincent Morice et le premier voyage négrier français entre la côte orientale de l'Afrique et les Antilles, 1772-1773***

<sup>30</sup> R. Damon, *Joseph Crassous de Médeuil 1741-1793*, 2004.

<sup>31</sup> « Brick la Créole (capitaine : Joseph Crassous de Médeuil), journal de navigation, 9 octobre 1783 – 21 mars 1784 », Archives Municipales de La Rochelle, EEARCHANC 43 (EE Marine, ms. 277), doc. 154.

<sup>32</sup> E.A. Alpers, « The French slave trade in East Africa », 1970, pp. 88, 92-96.

<sup>33</sup> « Journal de M. Magon » (entrée du 06.03.1756), Port-Louis, AN, C4-9, non-folioté.

<sup>34</sup> « Journal du voyage de la frégate la *Gloire* de l'isle de France à Pate, à l'isle de Zanzibar, Montbaze et autres lieux de la cote de Zanguebar en l'année 1757 », AN, Marine 4JJ87, doc. 39.

<sup>35</sup> « Journal de Magon », entrée du 16.01.1757, AN, C4-9, non-folioté et Magon, Port-Louis, 26.02.1758, C4-10, non-folioté (entrée du 12.11.1757) ; « Journal du voyage de la frégate la *Gloire* de l'isle de France à Pate, à l'isle de Zanzibar, Montbaze et autres lieux de la cote de Zanguebar en l'année 1757 », AN, Marine 4JJ87, doc. 39.

<sup>36</sup> J.-V. Morice, « Projet d'un établissement à la côte orientale d'Afrique », Île de France, 24.09.1777, AN, C4-42, f. 128.

<sup>37</sup> G.S.P. Freeman-Grenville, *The French at Kilwa Island*, 1965, pp. 175-176.

La carrière de Jean-Vincent Morice nous est quasiment inconnue avant 1772 et nous ne pouvons compléter l'étude de Freeman-Grenville sur ce point. Durant sa jeunesse Morice fut chirurgien dans les hôpitaux royaux de Brest, puis à bord des embarcations de la Compagnie des Indes Orientales pendant une vingtaine d'années. Après la suspension de celle-ci, il participe à l'armement d'expéditions en direction de l'océan Indien, en s'appuyant comme il le dit lui-même sur l'expérience acquise lors de ses voyages dans cet océan<sup>38</sup>. Toutefois nous ne connaissons pas ces armements avant 1772 et ils sont probablement peu nombreux durant ces deux ou trois années. Nous savons uniquement qu'avant 1772 Morice a déjà fréquenté Fort Dauphin, la côte orientale de Madagascar, Anjouan, et peut-être Mozambique et les Kerimba. Peut-être s'y est-il rendu à l'occasion de voyages de traite opérés par la Compagnie avant 1769 ? Quoiqu'il en soit, vers 1772 Morice est déjà un homme très expérimenté : il a accumulé suffisamment de capitaux pour investir dans des armements, il a été aux premières loges pour expérimenter les conditions de voyage à bord des navires négriers et connaître les soins donnés aux esclaves, et il a probablement déjà trafiqué pour son propre compte. En outre sa correspondance montre qu'il a reçu une bonne éducation. Le journal de bord de l'*Espérance*, le succès de ses voyages ultérieurs, et sa capacité à mobiliser capitaux privés et intérêt des pouvoirs publics témoignent parfaitement de cette expérience acquise.

C'est autant l'envol de la traite française sur les rivages est-africains à cette époque que la solide expérience de Morice, alliée à ses réseaux au sein du monde des marins et des armateurs, qui expliquent le caractère novateur des routes suivies lors des voyages de 1772-1773 puis 1774-1775, et par conséquent le risque financier - calculé - pris à ces occasions.

Grâce à diverses sources, nous pouvons reconstituer l'itinéraire pionnier de la *Digue* (qui deviendra l'*Espérance*) entre la métropole, Mozambique, et Saint-Domingue. Morice est subrécargue à son bord et il est plus que probable qu'il ait un intéressement financier dans le voyage. La *Digue* jauge 360 tonneaux : c'est un grand navire négrier, largement au-dessus de la moyenne des négriers français durant les années 1770, qui tourne autour de 200 à 250 tonneaux<sup>39</sup>. À l'échelle des navires liés à la traite de l'Île de France, c'est même considérable : dans les décennies qui suivent, les cas de navires d'un tonnage équivalent ou supérieur sont fort rares, la plupart jaugeant 150 à 200 tonneaux<sup>40</sup>. Un tel bateau réclamait un investissement considérable, c'est la preuve que les armateurs n'ont pas hésité à miser des capitaux importants dans le succès d'une traite en Afrique orientale puis le trajet jusqu'aux Antilles, malgré la nouveauté d'une telle expédition. Le bateau est armé à Lorient par Piquet et Saint-Pierre, deux armateurs qui ne sont pas mentionnés ailleurs dans le *Répertoire* de Mettas. Le capitaine est Louis Saint-Pierre - très probablement l'armateur du même nom -, qui décèdera dans les eaux est-africaines et sera remplacé par le second Robinot des Moulières, futur capitaine de l'*Espérance*. Partie de Lorient le 17 avril 1772, la *Digue* fait escale à Port-Louis entre le 5 août et le 14 septembre, avant d'effectuer sa traite aux îles Kerimba entre le 18 novembre 1772 et le 22 février 1773. Fin mars, alors qu'il est en route pour Cayenne et la Martinique, le navire relâche au Cap de Bonne-Espérance avec une « cargaison considérable de noirs »<sup>41</sup>. Après avoir débarqué les esclaves pour les « rafraîchir », la *Digue* repart pour le Cap-Français, principal port de Saint-Domingue, où elle arrive le 13 juillet 1773. 230 esclaves

<sup>38</sup> Morice à Sartine, Port-Louis, 03.03.1776, AN, C4-42, f. 104.

<sup>39</sup> J.-M. Deveau, *La traite rochelaise*, 1990, p. 52 ; O. Pétré-Grenouilleau, *Les traites négrières*, 2004, p. 131.

<sup>40</sup> Analyse par l'auteur des déclarations d'arrivée à Port-Louis, 1773-1809, Mauritius National Archives ; J.-M. Filliot, *La traite des esclaves vers les Mascareignes au XVIII<sup>e</sup> siècle*, 1974, p. 72.

<sup>41</sup> *Annonces, affiches et avis divers pour les colonies des Isles de France et de Bourbon*, 16.06.1773, p. 95.



y sont débarqués. La *Digue* est de retour à Lorient le 20 décembre, puis à Nantes le 4 janvier 1774<sup>42</sup>.

Nous pouvons supposer que de nombreux esclaves moururent à bord, ou que beaucoup d'entre eux furent laissés au Cap car, comme nous le verrons, le navire peut embarquer près de trois fois plus de captifs. Six ou sept hommes d'équipage décèdent également en mer. Pourtant ce voyage est un succès : une nouvelle route de traite est ouverte entre la juridiction de Mozambique et les Antilles françaises et Morice ne manque pas de s'en vanter, soulignant en 1777 que trois bateaux empruntèrent la même route en 1776 et que d'autres suivent la même voie<sup>43</sup>. L'entrepreneur négrier ne travestit aucunement la réalité sur ce point car s'il existe quelques rares voyages de traite français entre Madagascar et Saint-Domingue<sup>44</sup>, aucun n'est attesté depuis la zone de Mozambique avant le voyage inaugural de la *Digue*<sup>45</sup>.

Nous ignorons si Morice est seul à l'initiative de ce voyage, ayant su convaincre des investisseurs, et il faut toujours prendre un certain recul avec ses propos car il n'a de cesse de se mettre en avant et a tendance à passer sous silence ses associés. Une chose est toutefois certaine : sur le bateau, il a des pouvoirs de décision importants, en tant qu'agent commercial, car au Cap de Bonne-Espérance c'est lui qui écrit aux autorités pour demander à débarquer les esclaves et durant cette même relâche, il hésitera à vendre tous les esclaves et à ramener du blé à Port-Louis<sup>46</sup>. Le journal de l'*Espérance* et les documents qui évoquent le retour du navire montrent sans ambiguïté, comme nous le verrons, que Morice est alors le véritable responsable du voyage.

Certainement très bien informé sur les profits de la traite pour l'Île de France, sur les projets français au nord du cap Delgado, et sur les opportunités nouvelles offertes par les traitants swahili et omanais, Jean-Vincent Morice décide dès son retour en France d'organiser une traite à Zanzibar, « sur la foi d'un commerçant arabe qu'il avait su mettre dans ses intérêts »<sup>47</sup>.

### ***Brève analyse du voyage à Zanzibar, 1774-1775***

Il n'est pas possible de livrer ici une analyse exhaustive du journal de bord de l'*Espérance*. Il ne diffère guère d'autres documents du même type sur de nombreux points et nous nous intéresserons principalement aux aspects les plus spécifiques du voyage.

Bien que nous ignorions tout de la cargaison ramenée de Saint-Domingue, les profits du voyage triangulaire de 1772-1773 furent probablement importants car Morice repart de Lorient le 5 mai 1774 seulement cinq mois après son retour en métropole (soit le temps habituel pour organiser une expédition). Surtout, nous savons qu'il est désormais l'un des deux copropriétaires du navire la *Digue*, rebaptisée l'*Espérance*<sup>48</sup> - un nom de navire très courant mais vraisemblablement aussi porteur des espoirs de profits de ses propriétaires. Un certain Foucault Père détient également le bateau. Un autre investisseur, Breguet, est

---

<sup>42</sup> J. Mettas, *Répertoire des expéditions négrières françaises au XVIII<sup>e</sup> siècle, tome II : ports autres que Nantes*, 1984, p. 616 ; G.S.P. Freeman-Grenville, *The French at Kilwa Island*, 1965, p. 7 ; *Annonces, affiches et avis divers pour les colonies des Isles de France et de Bourbon*, 16.06.1773, p. 95.

<sup>43</sup> G.S.P. Freeman-Grenville, *The French at Kilwa Island*, 1965, p. 153.

<sup>44</sup> La base de données des traites transatlantiques en mentionne un en 1723, l'autre en 1735 (<http://www.slavevoyages.org>).

<sup>45</sup> E.A. Alpers, « The French slave trade in East Africa », 1970, p. 105 ; R.B. Allen, « The constant demand of the French », 2008, p. 62 ; <http://www.slavevoyages.org>.

<sup>46</sup> G.S.P. Freeman-Grenville, *The French at Kilwa Island*, 1965, p. 7 ; *Annonces, affiches et avis divers pour les colonies des Isles de France et de Bourbon*, 16.06.1773, p. 95.

<sup>47</sup> J.-V. Morice, « Mémoire sur la côte orientale d'Afrique », 26.09.1777, AN, C4-42, f. 122v.

<sup>48</sup> *Annonces, affiches et avis divers pour les colonies des Isles de France et de Bourbon*, 21.04.1774, p. 153.

également mentionné<sup>49</sup>, tandis que Piquet paraît toujours en affaires avec Morice<sup>50</sup>. En dehors de ce-dernier, Morice a donc su persuader de nouveaux associés, en s'appuyant notamment sur la grande amitié qui semble le lier à Foucault<sup>51</sup>. Il est important de noter que le voyage était peut-être initialement prévu pour les Antilles, comme le précédent, car lors de l'escale à Bourbon le capitaine indique, sur le registre des passagers et équipage, « allant à Mozambique, la Martinique et l'Europe »<sup>52</sup> - néanmoins on trouve nulle part ailleurs mention de ce projet de destination. C'est vraisemblablement l'épidémie de variole qui contraint l'équipage à retourner à l'Île de France.

Jean Robinot des Moulières<sup>53</sup> est reconduit comme capitaine, il est l'auteur du journal de bord que nous publions. Le second capitaine est Daniel Savarit, qui rédigera également un journal de navigation, dont nous ne possédons malheureusement que de courts extraits<sup>54</sup>. Il est important de souligner que, d'après la documentation, ni l'un ni l'autre ne paraissent spécialisés dans la traite<sup>55</sup>, ce qui est le cas de la très grande majorité des marins impliqués dans les expéditions négrières. À l'inverse, à la fois en tant qu'armateur et capitaine, Jean-Vincent Morice se consacrera exclusivement au commerce négrier entre 1775 et sa mort en 1779 ou 1780. D'autre part, bien qu'il ne cite jamais son nom, le journal de bord de l'*Espérance* confirme implicitement que le maître des opérations diplomatiques, commerciales, et sans doute médicales, est Morice, l'un des « messieurs subrécargues » évoqués par Robinot des Moulières. Ce dernier est en charge de la navigation, du ravitaillement du bateau, et de la surveillance des esclaves. Il ne rend visite au gouverneur omanais de Zanzibar qu'une seule fois. En somme, Robinot des Moulières n'apparaît pas comme un associé important de l'expédition, il est d'abord engagé en tant que marin. Morice ne mentionne jamais son nom dans son abondante correspondance et il ne fait plus appel à ses services à leur retour.

Après un voyage sans incident, l'*Espérance* arrive à Port-Louis le 17 ou le 18 septembre 1774. Ses cales sont chargées de marchandises pour l'Île de France, « des cargaisons qui assurent l'abondance dans la Colonie » selon le rédacteur de la gazette de l'île. Des passagers sont également à bord, tel M. Provost, commissaire de la Marine<sup>56</sup>. Cet exemple illustre d'une part la polyvalence des navires négriers et, d'autre part, la volonté des armateurs de limiter les risques financiers de voyages nécessairement risqués et très coûteux. Il s'inscrit également dans un mouvement de hausse du trafic entre la métropole et l'Île de France, destiné notamment à alimenter une colonie qui ne produit quasiment rien mais dont la population augmente<sup>57</sup>. L'*Espérance* part le 5 novembre et fait relâche à Saint-Denis, sur l'île

<sup>49</sup> Déclaration d'arrivée de l'*Espérance*, Port-Louis, 19.09.1774, MNA, OB29/41 ; Déclaration de Daniel Savarit, Port-Louis, 01.05.1778, MNA, OC40/38 ; Morice à Bernier, Le Cap, 25.03.1777, AN, C4-42, f. 133 ; J. Mettas, *Répertoire des expéditions négrières françaises au XVIII<sup>e</sup> siècle, tome II : ports autres que Nantes*, 1984, p. 616.

<sup>50</sup> G.S.P. Freeman-Grenville, *The French at Kilwa Island*, 1965, p. 157.

<sup>51</sup> En 1777 Morice se montre particulièrement peiné du décès de Foucault, qu'il appelle « mon parent, mon ami » (Morice à Foucault Fils, Le Cap, 25.03.1777 et Morice à Bernier, Le Cap, 25.03.1777, AN, C4-42, ff. 132-133). Les deux hommes sont également associés pour d'autres voyages sur la côte swahili en 1775-1776.

<sup>52</sup> P. Brest, « Un exemple de commerce 'quadrangulaire' au XVIII<sup>e</sup> siècle : le périple de l'*Espérance* (1774-1775) », 2005. Par « Mozambique », il faut comprendre la côte est-africaine.

<sup>53</sup> Les sources, inédites ou publiées, sont contradictoire sur le nom du capitaine, tantôt appelé Desmolière(s) tantôt des Moulières. Sa signature permet de trancher la question et livre son prénom (Déclaration d'arrivée de l'*Espérance*, Port-Louis, 19.09.1774, MNA, OB29/41).

<sup>54</sup> « Extrait du journal du S<sup>r</sup>. D.<sup>el</sup> Savarit, second capitaine du navire particulier l'*Espérance*, en retournant de l'isle de Zanzibar à l'Isle de France en 1775 [...] », AN, Marine 4JJ85, doc. 119.

<sup>55</sup> En 1777-1778 Savarit est officier sur les *Trois Amis* qui effectue un périple de la France vers la Chine, puis l'Île de France (Déclaration de Daniel Savarit, Port-Louis, 01.05.1778, MNA, OC40/38).

<sup>56</sup> *Annonces, affiches et avis divers pour les colonies des Isles de France et de Bourbon*, 21.09.1774, pp. 153-154 ; Déclaration d'arrivée de l'*Espérance*, Port-Louis, 19.09.1774, MNA, OB29/41.

<sup>57</sup> M. Vaughan, *Creating the Creole Island, slavery in eighteenth-century Mauritius*, 2005, pp. 76-77.

Bourbon, le 9 novembre. Malgré sa brièveté, ce trajet est mis à profit par les armateurs : 232 passagers sont débarqués, dont 216 soldats du régiment de l'Île de France, voyageant « aux frais du roi », ainsi que quinze esclaves domestiques au service des officiers de la troupe. Des marchandises de fret sont également débarquées au nom de trois négociants de l'Île de France et de Bourbon. Du 13 au 14 novembre, des vivres pour la suite du voyage sont embarqués à bord : « 15 milliers » de riz et « quelques rafraîchissements volailles et légumes »<sup>58</sup>. Ce chargement s'explique par la faiblesse de l'agriculture céréalière sur l'Île de France - bien qu'une forte hausse de la production de blé débute en 1773 : une grande partie du riz consommé y est importé de Madagascar ou de Bourbon.

Le 14 novembre l'*Espérance* est rejointe par l'*Étoile du Matin*, une corvette d'environ 150 tonneaux partie de Port-Louis le 11 sous les ordres du capitaine Heneault (Henauld), ou Aisneau<sup>59</sup>. Une telle embarcation, maniable et de petite taille, est idéale pour effectuer des opérations de traite au-delà de la zone de mouillage du grand navire.

On le constate, l'expédition de l'*Espérance* fut très soigneusement organisée, nécessitant des investissements considérables, partagés entre au moins trois ou quatre associés principaux, mobilisant deux embarcations et un équipage nombreux – un navire négrier de 360 tonneaux pouvant avoir près de 60 hommes d'équipage<sup>60</sup>. Rien n'est laissé au hasard : chaque portion du trajet est rentabilisée, l'approvisionnement en vivres est bien calculé et des « lascars interprètes » (parlant l'arabe et/ou le swahili) sont à bord. Enfin la cargaison pour la traite est adaptée au marché de Zanzibar : les Français ont suffisamment de piastres, le principal article recherché par les trafiquants swahili et omanais dans la seconde moitié du XVIII<sup>e</sup> siècle.

Partis de Saint-Denis le 15 novembre, les deux navires font relâche à Agaléga entre le 27 et le 29 novembre afin de constater s'il est possible d'y obtenir des tortues, du bois et de l'eau, mais également afin d'explorer les possibilités offertes par l'île et ses différents mouillages. Cependant le canot ne parvient pas à débarquer des hommes. Comme beaucoup des expéditions commerciales conduites par les Français dans la zone durant cette période, l'exploration fait partie intégrante des buts du voyage car de vastes portions du sud de l'océan Indien sont encore mal cartographiées. Il s'agit notamment de vérifier les indications données par les cartes et plans de l'hydrographe Jean-Baptiste d'Après de Manneville, auteur du célèbre *Neptune Oriental*, collection de cartes et relevés de l'océan Indien et de l'Asie<sup>61</sup>. Manneville, en retour, ne cesse de corriger ses données à l'aide de journaux de bord et de correspondances. Ainsi nous savons qu'en 1775 il est à la recherche d'informations précises sur le littoral situé entre le cap Delgado et l'archipel de Lamu, c'est sans doute pourquoi il reçoit peu après un plan de l'archipel de Kilwa levé par Morice, qu'il souhaite publier<sup>62</sup>. De plus, il n'est pas exclu que Manneville ait également eu entre les mains le journal de bord de l'*Espérance* rédigé par le second Savarit. En effet la copie que l'on trouve aux Archives Nationales ne contient que les extraits que le copiste anonyme, hydrographe, a jugés dignes

---

<sup>58</sup> « Journal du vaisseau L'esperense allant à la Côte d'Afrique en 1775 », MNA, OC24B ; P. Brest, « Un exemple de commerce 'quadrangulaire' au XVIII<sup>e</sup> siècle : le périple de l'*Espérance* (1774-1775) », 2005.

<sup>59</sup> Les journaux de bord de Robinot des Moulières et de Savarit divergent sur l'orthographe du nom. La gazette indique « Henauld » (*Annonces, affiches et avis divers pour les colonies des Isles de France et de Bourbon*, 16.11.1774, p. 186). Je n'ai pas trouvé d'autres traces de cet officier.

<sup>60</sup> Si l'on applique les proportions données par Klein pour la seconde moitié du XVIII<sup>e</sup> siècle (H.S. Klein, *The Atlantic slave trade*, 1999, p. 84).

<sup>61</sup> J.-B. d'Après de Manneville, *Le Neptune oriental, ou routier général des côtes des Indes Orientales et de la Chine*, Paris, 1745 et 1775. Robinot des Moulières constate que les données de celui-ci sur Agaléga sont exactes, hormis pour la partie nord de l'archipel.

<sup>62</sup> G.S.P. Freeman-Grenville, *The French at Kilwa Island*, 1965, pp. 211-212 ; D'Après de Manneville au ministre de la Marine, Lorient, 08.07.1778, AN, C4-42, f. 145.

d'intérêt, concernant les environs de Pemba et de Zanzibar et surtout les bancs de Saya de Malha et de Nazareth (à l'est d'Agaléga et de Tromelin), approchés au retour en mai 1775. D'un côté, on note que Savarit signale les corrections à apporter aux cartes de Mannevillette au sujet des bancs, de l'autre on constate que le copiste a refait certains calculs. Enfin, Savarit signale que les officiers auraient souhaité s'engager davantage sur les bancs pour vérifier les plans présents à bord, mais que l'état critique de la cargaison ne pouvait le permettre<sup>63</sup>. Peut-être s'agit-il pour les officiers de l'*Espérance* de reconnaître au mieux la route, plutôt nouvelle, en direction de la partie septentrionale de la côte swahili ? Quoiqu'il en soit, la curiosité de Morice ne se bornait pas à Zanzibar puisqu'il avait envisagé de visiter le rivage continental au nord de l'île, avant d'y renoncer devant la fatigue de son équipage<sup>64</sup>. C'est d'ailleurs au niveau de la baie d'Ungama (ou Formosa), entre l'archipel de Lamu et Malindi, que l'expédition aborde le littoral le 3 janvier 1775. Quatre jours plus tard, l'*Espérance* et l'*Étoile du Matin* sont devant la ville de Zanzibar.

Les relations établies avec les autorités omanaises sont tout de suite excellentes. Il n'est plus question de craindre une intrusion portugaise comme vingt ans plus tôt : les Français sont dorénavant bien connus des Swahili et des Omanais établis sur la côte, en particulier par le biais des contacts dans le territoire - aux frontières fort poreuses - sous l'autorité portugaise. En outre, le contexte géopolitique sur le rivage swahili est alors beaucoup plus apaisé qu'à la fin des années 1750 et les échanges commerciaux le long de la côte, avec Oman, et avec l'Inde, sont stables et prospères.

Jusqu'aux années 1740 l'île de Zanzibar est un centre de commerce plutôt secondaire du rivage swahili, largement surpassé par Mombasa et par Pate. Elle ne connaît un essor significatif qu'à partir de la fin des années 1740, après la longue guerre civile en Oman qui avait non seulement considérablement affaibli le pays mais également contribué au déclin des échanges en Afrique orientale. Zanzibar y devient le bastion des Busaidi, la nouvelle dynastie des imams omanais. Les Busaidi contrôlent fermement l'île, par le biais d'un gouverneur, de troupes militaires, et de droits de douane. Outre la nécessité de protéger leurs revenus commerciaux, leur solide présence militaire s'explique par l'hostilité de certaines cités littorales, en particulier Mombasa restée fidèle à la dynastie déchue des Yarubi. Malgré quelques tensions et ingérences, les Busaidi suivent toutefois une politique moins expansionniste que leurs prédécesseurs : ils ne cherchent pas à s'imposer systématiquement sur les cités-États swahili et concentrent leurs efforts sur Zanzibar, une partie de Pemba et, dans une certaine mesure, sur Kilwa. Le souverain traditionnel de Zanzibar, le Mwenye Mkuu, n'est pas évincé, mais il reconnaît la suzeraineté des Busaidi. Dans ce contexte, c'est surtout Zanzibar qui bénéficie du renouveau des échanges, profitant à la fois d'un climat commercial favorisé par les Busaidi, de l'intérêt des marchands omanais, mais également de l'instabilité politique de ses concurrentes Mombasa et Pate. Dès le milieu du XVIII<sup>e</sup> siècle, Zanzibar est devenue le centre de gravité de la côte : elle capte de façon croissante les trafics de l'ivoire, des esclaves, et des étoffes indiennes, assurés par des commerçants omanais, hadrami, indiens, et bien sûr swahili, et souvent financés par des capitaux *Vania* (caste de marchands hindouistes et jains). L'île devient en particulier la plaque tournante du trafic des captifs exportés depuis Kilwa : c'est la raison pour laquelle les Français y obtiennent si rapidement et si facilement des esclaves – même si Kilwa est alors indépendante des Busaidi depuis 1770-1771. Zanzibar est une colonie de peuplement omanaise florissante : on y trouve

<sup>63</sup> « Extrait du journal du S<sup>r</sup>. D.<sup>el</sup> Savarit, second capitaine du navire particulier l'*Espérance*, en retournant de l'isle de Zanzibar à l'Isle de France en 1775 [...] », AN, Marine 4JJ85, doc. 119.

<sup>64</sup> G.S.P. Freeman-Grenville, *The French at Kilwa Island*, 1965, p. 126.

environ 300 résidents omanais permanents vers 1775, qui à leur tour contribuent à stimuler la demande en esclaves et en articles importés<sup>65</sup>.

Le journal de l'*Espérance* se fait l'écho de cette prospérité, notamment lorsqu'il mentionne l'arrivée de grandes embarcations venues de Mascate et du Gujarat (janvier étant la saison), le rôle des autorités omanaises, ou la présence de grands commerçants locaux. Il recoupe tout à fait les propos de Morice et les autres sources des années 1776-1778, beaucoup plus détaillés sur ces points<sup>66</sup>.

Les contacts entre les Français et le gouverneur omanais sont immédiats et particulièrement cordiaux. Est-il possible que les Omanais s'attendaient à ce voyage du fait des contacts pris par Morice aux Kerimba en 1773 ? Ces visites indiquent que les Omanais sont les véritables maîtres de l'île et durant les voyages qui suivront, entre 1775 et 1778, Français et Néerlandais suivront des procédures similaires, échangeant cadeaux et paroles de bienvenue avec le gouverneur. Toutefois le protocole exige aussi que les visiteurs étrangers rencontrent le sultan swahili ou ses représentants et lui fassent un cadeau<sup>67</sup>, sans doute à la fois pour respecter un semblant d'autorité du Mwenye Mkuu<sup>68</sup>, pour faciliter les relations avec les marchands swahili, et peut-être pour pousser les étrangers à acheter en priorité ses captifs. Nous ne savons pas si Morice se rend auprès du sultan mais Robinot des Moulières a une entrevue avec un « prince maure », « prétendant à la couronne de ce pays ».

Nous constatons que dès le premier entretien les Français se voient proposer un chargement de 600 esclaves sous un mois. La traite débute vingt jours plus tard et ne dure au total que deux mois, pour le nombre – très important - d'esclaves promis. C'est la preuve que les réseaux de traite entre l'arrière-pays, la région de Kilwa, et Zanzibar, sont alors très solidement établis : les Français ne cesseront de les stimuler dans les années suivantes mais ils ne firent que se greffer sur un trafic déjà intense. La mention dans la dernière phrase du journal d'un esclave d'origine « Makonde » confirme ce que nous connaissons parfaitement par ailleurs : le poids écrasant de l'espace situé entre le littoral et le lac Malawi en tant que zone de production et d'exportation des captifs depuis le premier tiers du XVIII<sup>e</sup> siècle. Il est d'ailleurs certain qu'une bonne partie des esclaves vendus aux Français arrivent à Zanzibar depuis Kilwa pendant leur séjour : soit pour les fournir eux-mêmes, soit plus simplement parce qu'il s'agit de l'époque à laquelle les marchands de la côte se rendent à Zanzibar pour commercer avec les embarcations arabes ou indiennes. D'autre part, une grande partie des esclaves qu'obtiennent les Français sont fournis par des commerçants swahili ou des résidents de longue date sur le littoral, comme l'explique Morice en 1777 :

*« J'ai commercé avec les gens de toutes les îles qui vinrent à Zanzibar pour m'apporter leurs Nègres. L'année suivante [en 1776], convaincu par leurs conseils, je me suis arrêté à Kilwa, où cette année-là ils m'apportèrent les Nègres qu'ils avaient coutume d'apporter à Zanzibar ».*<sup>69</sup>

Les journaux néerlandais sont également très explicites sur ces réseaux. Alertés de la traite française en 1775, les Busaidi ont entretemps, depuis Oman, déclaré la traite avec les chrétiens illégale, pour des raisons religieuses et afin de respecter un monopole arabe – ce qui souligne la place de la traite dans les échanges liés à Mascate. Lors des deux voyages néerlandais, le gouverneur omanais tente de faire appliquer cette politique, ce qui n'empêche

<sup>65</sup> E.A. Alpers, *Ivory and slaves in East Central Africa*, 1975, pp. 127-134, 150-152 ; T. Vernet, *Les cités-États swahili de l'archipel de Lamu, 1585-1810*, 2005, pp. 458-481.

<sup>66</sup> On pense surtout aux deux journaux de bord néerlandais, remarquablement précis (R. Ross, « The Dutch on the Swahili coast, 1776-1778 », 1986).

<sup>67</sup> R. Ross, « The Dutch on the Swahili coast, 1776-1778 », 1986, p. 351.

<sup>68</sup> Le poids politique et économique du Mwenye Mkuu est probablement faible dans le cadre des relations avec l'extérieur. (G.S.P. Freeman-Grenville, *The French at Kilwa Island*, 1965, pp. 138, 152)

<sup>69</sup> G.S.P. Freeman-Grenville, *The French at Kilwa Island*, 1965, p. 168.

pas les négriers swahili de fournir discrètement et copieusement les Néerlandais ou de leur proposer d'aller leur vendre les esclaves ailleurs<sup>70</sup>. Grâce aux sources portugaises et aux indications de Brayer du Barré, nous savons que ce trafic négrier interrégional, depuis les Kerimba jusqu'au nord du rivage swahili, est assez largement assuré par des marchands de l'île de Pate<sup>71</sup>. Il est donc évident que la traite repose sur deux réseaux maritimes complémentaires dans la seconde moitié du XVIII<sup>e</sup> siècle : un trafic le long du rivage, dans des embarcations modestes, plutôt aux mains des Swahili, et un trafic vers l'Arabie essentiellement assuré par des Omanais, à l'aide de plus grands navires. Ainsi nous pouvons penser que Bwana Bakar, « négociant maure fameux » et « honnête homme » évoqué par Robinot des Moulières, fut l'un des principaux fournisseurs swahili des Français en 1775.

À propos de l'embarquement des esclaves, de leurs souffrances, et de leur traitement, le journal de l'*Espérance* se révèle d'une effroyable banalité. Les actes de résistance, sous une forme ou une autre, ne sont pourtant pas rares. Une semaine seulement après le début de la traite, deux femmes tentent une évasion désespérée. Dans la nuit du 19 au 20 février, trois hommes parviennent à se glisser dans une pirogue à l'aide d'une drisse ; ils ne seront pas repris. Cinq jours après, l'équipage constate qu'un grillage est à nouveau cassé, malgré la surveillance de nuit renforcée. Enfin une femme, puis un homme, s'échappent du campement ou du bâtiment dans lequel ils étaient parqués à terre. Quant au choc psychologique subi par les esclaves, il est illustré par le cas de cette femme qui « se tracasse beaucoup », puis « roulant d'un bord sur l'autre et chantant ensuite est tombée dans un assoupissement dont elle est morte ». On observe cependant que le capitaine prend soin de tenir secrète la découverte du cadavre d'un nouveau-né dans l'estomac d'un requin afin de ne pas aggraver l'état psychologique des esclaves – un épisode qui semble l'avoir marqué.

Hormis les évasions, les opérations se déroulent particulièrement bien durant la relâche. L'*Espérance* et l'*Étoile du Matin* lèvent l'ancre le 10 mars 1775, tout juste deux mois après leur arrivée, ce qui constitue une durée de traite tout à fait habituelle sur la côte orientale de l'Afrique. Le nombre total d'esclaves achetés pour l'*Espérance* est considérable : 614 adultes, adolescents, et enfants sevrés<sup>72</sup>, auxquels s'ajoutent cinq enfants « à la mamelle ». Le jour du départ, il y a environ 595 esclaves à bord – la comptabilité des esclaves débarqués puis réembarqués étant un peu confuse.

Un problème majeur se pose pourtant très rapidement : certains esclaves sont infectés par la variole. Le premier d'entre eux avait été débarqué le 22 février, un petit nombre le suivent dans les jours suivants. Cependant au moins l'un d'eux remonte à bord : débarqué le 26 car il semblait présenter des symptômes, il est réembarqué le 28. Robinot des Moulières s'en inquiète : « je le crois attaqué de la petite vérole ». Le chirurgien de bord ou Jean-Vincent Morice lui-même, ancien chirurgien, ont-ils des doutes sur les symptômes ? Sont-ils prêts à courir le risque de la propagation de l'épidémie en mer ? Morice a-t-il pleinement confiance dans l'inoculation ? Inévitablement, l'épidémie se propage très vite à bord, favorisée par la promiscuité des corps : le premiers cas est signalé le 12 mars, et le lendemain deux hommes malades sont mis en quarantaine à bord d'une pirogue. Au troisième cas, le 19, les procédures de quarantaine semblent interrompues. Le protocole d'inoculation des esclaves débute le trois avril, alors que cinq cas seulement ont été repérés. Il sera dès lors systématique.

Probablement endémique dans les vallées du Nil, de l'Indus et du Gange avant l'ère chrétienne, la variole se répand de façon plus sensible dans l'Occident chrétien au cours du Moyen-Âge. Au XV<sup>e</sup> siècle, elle commence à devenir un sérieux problème et au XVIII<sup>e</sup> siècle

<sup>70</sup> R. Ross, « The Dutch on the Swahili coast, 1776-1778 », 1986.

<sup>71</sup> T. Vernet, *Les cités-États swahili de l'archipel de Lamu, 1585-1810*, 2005, pp. 482-484.

<sup>72</sup> En comptant la femme qui s'enfuit avant de monter à bord.

elle fait des ravages en Europe, dans certaines colonies d'Amérique ou encore dans la colonie du Cap. À cette époque, elle est également attestée en Afrique sub-saharienne depuis le Sahel jusqu'à l'Afrique australe. Outre les lésions et le risque de cécité, la maladie tuait 25 % des malades et 40 % des bébés. Le traitement préventif de la maladie est peut-être inventé dès les XI<sup>e</sup>-XII<sup>e</sup> siècles, ou peu après, en Chine et en Inde. Il s'agit de l'inoculation, ou variolisation, qui consiste à prélever la substance suppurant des vésicules d'un malade et à l'introduire chez un patient sain, afin qu'il contracte une forme peu virulente de la maladie. Cette méthode était relativement efficace puisqu'elle n'entraînait la mort que dans 1 à 2 % des cas. La variolisation est introduite en Europe occidentale à partir des années 1710-1720 par le biais d'observations dans l'empire ottoman. Il faut souligner que l'inoculation est pratiquée dans certaines régions d'Afrique sub-saharienne, à l'ouest comme à l'est, dès le XVIII<sup>e</sup> siècle au plus tard, avant et après l'adoption du procédé par les Européens. Dans certains cas, elle paraît avoir été découverte de façon autonome. La première mention de la pratique en Afrique remonte aux années 1706-1714, par l'intermédiaire des récits d'esclaves noirs de Boston. C'est Morice lui-même qui est le premier à évoquer l'inoculation dans l'aire swahili et son arrière-pays, elle y est probablement parvenue par le biais des arabo-musulmans ou des Indiens<sup>73</sup> :

*« Ils souffrent de la petite vérole, qui est épidémique et qui fait de terribles ravages. Même dans l'intérieur du pays ils connaissent l'inoculation »*<sup>74</sup>.

Peut-être déjà introduite par les esclaves eux-mêmes, les premiers cas attestés de variolisation des esclaves dans des plantations des Antilles anglaises datent de 1727, seulement six ans après la première inoculation professionnelle en Angleterre. La pratique se répand relativement rapidement dans le milieu des plantations et dès 1745 elle est rapportée à Saint-Domingue<sup>75</sup>. C'est peut-être aux Antilles que Morice observa cette méthode, ou dans le milieu des négriers, car selon Klein et Engerman « les capitaines français et anglais inoculaient déjà couramment leurs esclaves à partir de la seconde moitié du XVIII<sup>e</sup> siècle »<sup>76</sup> - à moins bien sûr que Morice n'ait assimilé la pratique en France. Pourtant en 1775 la variolisation à bord des navires négriers n'est assurément pas systématique : elle n'est pas toujours rapportée lors des épidémies et surtout la méthode fait encore débat, principalement en France, malgré sa généralisation. Ainsi Megan Vaughan a étudié l'épidémie qui frappa l'Île de France en 1792 : la variole fut apportée par un navire négrier parti de Pondichéry avec environ 380 esclaves indiens. Trois jours après son départ, la maladie fut constatée, elle tua 60 esclaves pendant la traversée, avant de se répandre sur l'île car le capitaine dissimula les malades à l'officier de santé chargé d'inspecter les embarcations. Manifestement aucune mesure de variolisation n'avait été prise à bord. En outre, une fois l'épidémie propagée sur l'Île de France, une partie importante des citoyens refuseront âprement l'inoculation prônée par les autorités, en particulier pour leurs esclaves<sup>77</sup>. Il est donc raisonnable de penser qu'en 1775 Morice, sans être un pionnier, fait preuve d'un remarquable esprit d'initiative et s'appuie vraisemblablement sur une bonne expérience de la procédure.

---

<sup>73</sup> E.W. Herbert, « Smallpox inoculation in Africa », 1975 ; R.B. Sheridan, *Doctors and slaves. A medical and demographic history of slavery in the British West Indies, 1680-1834*, 1985, pp. 118, 249-252 ; F. Fenner, « Smallpox : emergence, global spread, and eradication », 1993 ; M. Vaughan, « Slavery, smallpox, and Revolution : 1792 in Île de France (Mauritius) », 2000, pp. 415, 426-427.

<sup>74</sup> G.S.P. Freeman-Grenville, *The French at Kilwa Island*, 1965, p. 121.

<sup>75</sup> R.B. Sheridan, *Doctors and slaves. A medical and demographic history of slavery in the British West Indies, 1680-1834*, 1985, pp. 252-254 ; M. Vaughan, « Slavery, smallpox, and Revolution : 1792 in Île de France (Mauritius) », 2000, p. 415.

<sup>76</sup> H.S. Klein et S.L. Engerman, « A note on mortality in the French slave trade in the eighteenth century », 1979, p. 271.

<sup>77</sup> M. Vaughan, « Slavery, smallpox, and Revolution : 1792 in Île de France (Mauritius) », 2000.

Malgré l'inoculation systématique, et apparemment méthodique, la propagation de la maladie est fulgurante durant les deux derniers mois de la navigation. Mais la procédure est apparemment efficace : seulement neuf esclaves meurent de la variole jusqu'au 28 avril, certains n'ayant pas encore été inoculés, d'autres trop tardivement ou inefficacement. Bien que le temps d'incubation de la maladie ait probablement conduit à des pertes plus élevées au mois de mai, à la fin du trajet, on constate que la grande majorité des inoculés présentent des symptômes sans en mourir. Ainsi le 27 avril Robinot des Moulières signale qu'il y a 150 malades à bord. Son journal s'arrête brutalement le 28 avril, mais nous savons que les conditions du voyage sont particulièrement difficiles en mai car Savarit note le 21 mai, au passage près du banc de Nazareth :

« Notre position était alors trop critique, chargés d'une cargaison de noirs, dont environ 300 malades de la petite vérole et de la gangrène, et n'ayant que très peu de vivres à leur donner ainsi qu'à nous »<sup>78</sup>.

Le 26 mai l'*Espérance* frôle Rodrigues et le 30 mai elle aborde l'Île de France<sup>79</sup>. Le voyage retour aura duré 81 jours, ce qui n'est pas particulièrement long. La procédure de mise en quarantaine est respectée<sup>80</sup>, elle dure un peu moins d'un mois : les esclaves sont probablement débarqués sur l'îlot du Morne, au sud de l'île, ou sur un îlot du même type<sup>81</sup>.

Dans son courrier du 6 mars 1776, Jean-Vincent Morice déclare avoir acheté 700 esclaves et en avoir rapportés « environ 500 »<sup>82</sup>. Comme 614 esclaves ont été achetés pour l'*Espérance* et qu'environ 526 sont encore à bord lorsqu'il reste encore 32 jours de voyage<sup>83</sup>, tout porte à croire que Morice inclut la cargaison de l'*Étoile du Matin* dans ces chiffres. Nous n'avons aucune information sur la traite de la corvette, qui revient à Port-Louis le 24 juillet 1775, apparemment après un détour par l'Inde (en raison de problèmes de navigation ?)<sup>84</sup>. Mais nous savons que l'*Étoile du Matin* est appréciée par les négriers : rebaptisée l'*Abyssinie*, elle est réexpédiée pour Zanzibar par Morice dès le 28 août 1775<sup>85</sup>. En 1777, puis 1778, elle transporte par deux fois environ 45 esclaves depuis la côte est-africaine<sup>86</sup>. Par conséquent, nous pouvons penser que l'*Étoile du Matin* fut chargée d'environ 80 esclaves lors de l'expédition aux côtés de l'*Espérance*, ce qui expliquerait le chiffre total de 700 esclaves achetés et 500 rapportés (la mortalité à bord de l'*Espérance* n'ayant pu se limiter à 25 esclaves après le 28 avril).

<sup>78</sup> « Extrait du journal du S<sup>r</sup>. D.<sup>el</sup> Savarit, second capitaine du navire particulier l'*Espérance*, en retournant de l'isle de Zanzibar à l'Isle de France en 1775 [...] », AN, Marine 4JJ85, doc. 119. Malheureusement, il s'agit du seul passage du journal qui ne relève pas des seules indications nautiques.

<sup>79</sup> « Extrait du journal du S<sup>r</sup>. D.<sup>el</sup> Savarit, second capitaine du navire particulier l'*Espérance*, en retournant de l'isle de Zanzibar à l'Isle de France en 1775 [...] », AN, Marine 4JJ85, doc. 119 ; *Annonces, affiches et avis divers pour les colonies des Isles de France et de Bourbon*, 31.05.1775, p. 88.

<sup>80</sup> Journal de Maillart Dumesle (intendant de l'Île de France), 02.06.1775, AN, C4-39, f. 460v ; Morice à Sartine, Port-Louis, 03.03.1776, C4-42, f. 104.

<sup>81</sup> En 1793 les esclaves, contaminés, et l'équipage de l'*Utile*, venu de Pondichéry, y sont débarqués pendant une vingtaine de jours et le navire « parfaitement nettoyé » (Déclaration d'arrivée de l'*Utile*, 06.02.1793, MNA, F10/398). Un lazaret sera construit sur cet îlot peu après (M. Vaughan, « Slavery, smallpox, and Revolution : 1792 in Île de France (Mauritius) », 2000, p. 413).

<sup>82</sup> Morice à Sartine, Port-Louis, 03.03.1776, AN, C4-42, f. 104.

<sup>83</sup> Voir en annexe le tableau statistique.

<sup>84</sup> *Annonces, affiches et avis divers pour les colonies des Isles de France et de Bourbon*, 26.07.1775, p. 120. Il semble que l'arrivée du navire n'ait pas été consignée dans le registre de l'amirauté (MNA, OB29) à son retour - ce qui n'est pas exceptionnel.

<sup>85</sup> « Extrait du journal de Monsieur Renaud cap.<sup>ne</sup> de l'Etoile aujourd'hui La Bicinie [sic] venant de Zemzibare passant par Seichelle ou elle à trouvé Saya de Mala le Banc de Coriadod, en 1776 », AN, Marine 4JJ87, doc. 60 ; *Annonces, affiches et avis divers pour les colonies des Isles de France et de Bourbon*, 30.08.1775, p. 140.

<sup>86</sup> Déclaration d'arrivée de l'*Abyssinie*, capitaine Jean-Baptiste Lebel, 31.01.1778 et déclaration d'arrivée de l'*Abyssinie*, capitaine Joseph Pichard, 10.11.1778, MNA, OC40/18 et OC40/91.



Sur le plan du bilan statistique, il faut souligner le caractère tout à fait exceptionnel de la traite de l'*Espérance* : selon Richard Allen, entre 1773 et 1809, la moyenne des cargaisons d'esclaves pris dans la juridiction de Mozambique et sur la côte swahili destinés aux Mascareignes est de 241 captifs par embarcation. Seules 14 % des expéditions dépassent les 400 esclaves. Les cargaisons de 600 esclaves sont quant à elles rarissimes<sup>87</sup>. Dans les années 1770, les chargements de traite français pour les Antilles sont plus élevés que pour les Mascareignes : environ 340 esclaves en moyenne<sup>88</sup> ; ce qui est encore loin des chiffres de l'*Espérance*. En revanche, la répartition des esclaves par sexe est courante : 77 % d'hommes et 23 % de femmes, ce qui correspond à peu près au ratio en vigueur à cette époque dans la traite des Mascareignes comme de l'Atlantique<sup>89</sup>. Quant à la mortalité, malgré l'épidémie de variole, c'est la dysenterie qui tue le plus, comme sur les autres voyages négriers<sup>90</sup> : elle représente 32 décès sur les 69 mentionnés. Neuf morts sont ensuite imputées à la variole, cinq aux abcès et ulcères, deux à la « fièvre » ; les autres causes de décès sont inconnues<sup>91</sup>.

Cependant notre enquête ne s'arrête pas au mouillage de l'*Espérance* le 30 mai 1775, grâce à la gazette *Annonces, affiches et avis divers pour les colonies des Isles de France et de Bourbon*, rarement consultée, nous apprenons comment Jean-Vincent Morice vendit sa cargaison. Dans le numéro du 28 juin, dans la rubrique « avis divers », il fait la publicité de sa vente :

« Noirs abyssins, provenant de la cargaison du navire l'*Espérance*, à vendre, en gros & en détail, chez le Sr. Gerville, rue de la Petite-Montagne, n° 345 ».<sup>92</sup>

Le succès est immédiat, à la surprise de l'armateur, qui seulement une semaine plus tard passe l'annonce suivante dans la même rubrique :

« Les facilités que Sr. Morice accorde pour le payement de ses noirs Abyssins & plus encore leurs bonnes qualités, lui en ayant procuré la vente plus prompte qu'il ne l'espérait ; cet armateur annonce au public qu'il se propose de faire une nouvelle traite de noirs de la même caste, dans la confiance que les habitants qui ont reconnu par eux-mêmes leur caractère docile & leur disposition au travail, se porteront avec empressement à s'en pourvoir »<sup>93</sup>.

On remarquera notamment l'habileté avec laquelle Morice met en valeur la qualité de ses esclaves, jouant probablement sur leur origine « nouvelle » pour la colonie. Comme dans la documentation publiée par Freeman-Grenville, on note aussi sa capacité à se faire connaître et à susciter l'enthousiasme. Surtout, cette annonce est la preuve éclatante du succès financier de son voyage, qui lui permet d'être désormais co-armateur, avec Foucault, de trois navires<sup>94</sup>. Dès le 28 août, comme nous l'avons dit, il réexpédie l'*Étoile du Matin* (l'*Abyssinie*) à Zanzibar, l'*Espérance* le suit le 31 août avec l'armateur à son bord, et le 13 septembre

<sup>87</sup> R.B. Allen, « The constant demand of the French », 2008, p. 54. Mes propres investigations recourent ces observations. Toutefois la documentation peut être ambiguë car elle mentionne parfois le nombre d'esclaves achetés, parfois le nombre d'esclaves au mouillage à Port-Louis.

<sup>88</sup> H.S. Klein, *The Atlantic slave trade*, 1999, p. 149.

<sup>89</sup> R.B. Allen, « The constant demand of the French », 2008, p. 55.

<sup>90</sup> H.S. Klein et S.L. Engerman, « A note on mortality in the French slave trade in the eighteenth century », 1979, p. 271.

<sup>91</sup> « Journal du vaisseau L'esperense allant à la Côte d'Afrique en 1775 », MNA, OC24B, pp. 165-192.

<sup>92</sup> *Annonces, affiches et avis divers pour les colonies des Isles de France et de Bourbon*, 28.06.1775, p. 102.

<sup>93</sup> *Annonces, affiches et avis divers pour les colonies des Isles de France et de Bourbon*, 05.07.1775, p. 106.

<sup>94</sup> Morice à Sartine, Port-Louis, 03.03.1776, AN, C4-42, f. 105.

l'*Abyssin* part lui-aussi pour Zanzibar<sup>95</sup>. 925 esclaves seront achetés à Zanzibar, 860 rapportés à Port-Louis<sup>96</sup>. Une route de traite nouvelle est ouverte, dans laquelle vont s'engouffrer d'autres armateurs de l'Île de France, puis de métropole.

Un dernier point doit être évoqué : selon Megan Vaughan, « au début des années 1770 un marchand d'esclaves français débarqua [sur l'Île de France] une cargaison d'esclaves infectés [par la variole] de Zanzibar ». Les conséquences économiques de l'épidémie qui s'en suivit furent importantes, notamment du fait de l'irruption de la maladie chez la main-d'œuvre des forges de Mondésir appartenant au comte de Rostaing. Une vive polémique se déclencha et les autorités renforcèrent la législation sanitaire<sup>97</sup>. Curieusement, cet épisode n'est jamais mentionné dans l'épais dossier consacré à Jean-Vincent Morice dans la série Colonies C4, il ne semble pas non plus évoqué longuement dans cette même série autour des années 1775-1776 - des investigations supplémentaires seraient donc nécessaires sur ce point. S'agissait-il des esclaves rapportés par l'*Étoile du Matin*, qui ne paraît pas avoir suivi une procédure de quarantaine ? Ou d'esclaves de l'*Espérance* mal-inoculés ou non-inoculés ?

Après sa seconde expédition sur le rivage swahili, Morice multiplie les voyages et les armements négriers, principalement pour l'Île de France, parfois pour les Antilles. Sa dernière lettre, pour le ministre de la Marine, est datée du 6 janvier 1779<sup>98</sup>. Grâce au registre des déclarations d'arrivée, nous savons désormais qu'il est mort en Afrique orientale lors de son dernier voyage entre la fin de 1779 et l'année 1780. Il était parti de Port-Louis en direction de Zanzibar le 3 octobre 1779 comme capitaine du *Saint-Pierre*, afin d'honorer un contrat de vente de 600 esclaves pour l'administration de l'Île de France<sup>99</sup>. L'expédition tourne à la catastrophe : le navire heurte un récif à proximité de Zanzibar et fait naufrage le 20 octobre. La cargaison est sauvée, mais nous apprenons que tous les articles sont « ensuite volés par les Arabes qui se sont portés en grande quantité vers le naufrage, en emportant tout et ont fini par mettre le feu au navire pour en avoir le fer »<sup>100</sup>. L'armateur décède probablement peu après tandis que Zanzibar cesse pendant un temps d'être une destination privilégiée des négriers français, au profit de Kilwa et de sa côte méridionale, déjà bien fréquentées.

### **Le document**

Le journal de bord de l'*Espérance* se trouve dans la série OC (« *Gouvernement royal, Marine et Troupes* ») des Mauritius National Archives, qui inclut une grande quantité de documents, notamment des journaux de navigation, concernant autant la marine royale que des armements privés, principalement dans les années 1770-1780.

L'exemplaire du journal est sans aucun doute une copie, car il est inclus dans un cahier qui contient également un document intitulé « Journal de navigation de la corvette du roi *Le Vert Galant*, cap. Lafontaine, venant de Lorient. 7 nov. 1768 – 13 déc. 1771 »<sup>101</sup>. Le copiste, anonyme, n'est toutefois pas le même et les deux navigations n'ont pas de liens évidents. La

<sup>95</sup> *Annonces, affiches et avis divers pour les colonies des Isles de France et de Bourbon*, 06.09.1775 et 13.09.1775, pp. 144, 148.

<sup>96</sup> Morice à Sartine, Port-Louis, 03.03.1776, AN, C4-42, ff. 104-105.

<sup>97</sup> L'étude s'appuie sur les papiers d'un certain abbé Gallois, conservés aux Archives Nationales d'Outre-Mer à Aix-en-Provence (M. Vaughan, « Slavery, smallpox, and Revolution : 1792 in Île de France (Mauritius) », 2000, p. 411).

<sup>98</sup> Morice à Sartine, Île de France, 06.01.1779, AN, C4-42, f. 116.

<sup>99</sup> Souillac et Foucault au ministre de la Marine, Port-Louis, 02.11.1779 et « Traité avec le Sieur Jean-Vincent Morice, armateur, pour fournir au Roy, six cent esclaves de la côte d'Afrique », Port-Louis, 30.09.1779, AN, C4-49, ff. 241-248.

<sup>100</sup> Déclaration de Charlemagne-Marie de la Rabinais et André Perrier de la Jabre, 3<sup>e</sup> et 4<sup>e</sup> officiers du *Saint-Pierre*, Port-Louis, 17.01.1781, MNA, OC40/250.

<sup>101</sup> MNA, OC24B, pp. 1-128.

copie est d'époque car le cahier est du même type que ceux généralement employés pour les registres de déclarations d'arrivée. Le journal débute le 5 novembre 1774, jour du départ de Port-Louis, et s'arrête brusquement le 28 avril 1775, un mois avant le retour. Nous savons que Robinot des Moulières n'est pas mort à bord : est-il alors tombé malade ? Est-ce un choix du copiste ? Il est curieux que celui-ci ait reproduit les quelques petits croquis présents dans la marge et nous n'avons pas d'explications à ce sujet. L'orthographe, particulièrement défailante, est également une curiosité pour ce type de document.

Pour l'édition qui suit, nous avons respecté l'orthographe originale mais quelque peu révisé la ponctuation. Les pointillés entre crochets indiquent les passages que nous avons coupés. Les blancs laissés par l'auteur ou le copiste sont marqués par des pointillés dans l'original, ils ont été conservés sous cette forme.

### ***Extraits du journal de bord de l'Espérance***

« *Journal du vaisseau L'esperence allant à la Côte d'Afrique en 1775* »

Mauritius National Archives, Coromandel, Petite Rivière, Île Maurice, OC24B, pp. 129-192 (extraits)

L'Espérance aborde la rade de Zanzibar le 7 janvier 1775 :

[p. 157] « [...] A ce mouillage j'arete mon point, et suis le gissement de la coste, au jour nous avons eüs connoissance de l'Etoile<sup>102</sup> qui étoient au N de nous à 3 l.<sup>103</sup> qui a appareillé singlant vere nous, Nous avons aussy appareillé singlé du SSE au SE a petite voilles en esperant l'Étoile a la distance denviron 1 l. de terre, a 9<sup>h</sup>. du matin fait les relevement suivant

L'Isle la plus . Est. au.....SO ¼ S. 5<sup>d</sup>. Sud  
 L'Isle la plus . S. au.....S ¼ SO. 2<sup>d</sup>. Ouëst  
 La pointe du . O<sup>t</sup> de Zenzibare au.....S ¼ SO. 4<sup>d</sup>. Sud  
 La partie du . N. au.....NE ¼ N. 2<sup>d</sup> Nord  
 La plus proche terre a.....L'Est. 3<sup>d</sup> Sud. 1 lieüe  
 Un reciffe que l'on voit briser du.....O ¼ SO. 3<sup>d</sup> Sud au OSO. a 3 lieües

Nous avons continuer notre routte jusqu'à 10<sup>h</sup>. 20<sup>m</sup> étant par 13<sup>b.104</sup> fond de vase l'on a mouille esperant un pilote.

L'islot le plus.. N nous réstoient au.....SO. 2<sup>d</sup> Ouëst  
 Le 2<sup>e</sup> suivant allant vers le . S. au.....SO. ¼ S. 3<sup>d</sup> Ouëst  
 Le 3<sup>e</sup> suivant.....au.....SSO. 2<sup>d</sup>. Ouëst  
 Le 4<sup>e</sup> suivant.....au.....SSO. 2<sup>d</sup>. Sud  
 Le 5<sup>e</sup> suivant.....au.....S ¼ SO. 5<sup>d</sup>. Ouëst  
 La partie la plus . N. de Zenzibare au.....NNE. 5<sup>d</sup>. Nord

Nous sommes demeuré ainsy mouillé jusqu'a midy que j'ais remarqué Quand on terrie a la coste de Zenzibare et qu'on single le long de la terre il faut ce déffier dés courrants qui portent verre la côte nous l'avons éprouvé differente fois, et en differantes fois en divers lieuës je ne c'est sy [sic] c'est les coure des rivières qui font cest effets.

Nous avons étée aussy transporté vers les isles aux harbres dont isle n'en n'est marqué que 3 sur les cartes et plants, cependent il y à en a beaucoup plus, j'en est compte 10 tent isles qu'islots, ou rauchers ;

<sup>102</sup> La corvette l'Étoile du Matin qui accompagne l'Espérance.

<sup>103</sup> Lieues.

<sup>104</sup> Brasses.

[p. 158] Le temps beau petit frais de la partie de l'Est a 1<sup>h</sup>. ¼ il nous est arrivé une pirogue de Zenzibare de la part du gouverneur équipée de 10 noirs dont il se disoient pilote venant pour nous entré. Le cheffe est demeuré a notre bord, un des pilotes a été à bord de l'Etoile pour l'entrer.

A 2<sup>h</sup> nous avons levé l'ancre et appareillé mais les vent ayant passé au Sud nous avons été obligé de remouiller, même fond et même brasseillage a 3<sup>h</sup>. les vent de l'Est a l'ENE joli frais, nous avons appareillé et fait plusieurs bords pour rallier la terre, a 4<sup>h</sup>. fait route pour donner dent la vase ce passage n'est pat marqué sur les plants més comme il paroissoit des recifs au large de nous, a terre du troisieme islot le plus a terre j'ai prevenüe le pilot par un de nos lacares interprete d'avoir attentiont aux denjers qui ce marquoient a terre des islots principalement le plus a terre, et comme la coste de la terre étoit seine de la hauteur davantage d'autan plus que les vent venoient de terre a 6<sup>h</sup>. du soir le calme nous ayans pris et sondan sans cesser, nous sommes tombé de 7<sup>b</sup>. a 5 le pilote nous a dit que nous allions ogmenté d'eau, nous avons encore laissé courire aussitot 4<sup>b</sup>. et 3<sup>b</sup>. alors il n'étoit plus temp de mouiller crainte de passer sur notre ancre aussitot nous avons touché sur la pointe de l'islot, fond de sable graviers nous avons tallonné a petite secouses, et somme demeuré échouer<sup>105</sup>, comme le vent qui regnoit alors étoient de l'Est et qu'il nous chargeoient sur la pointe de l'isle ou nous estions échoué j'ai fait avec la plus grande diligence qu'il a été possible, pour carguer toutes les voilles, et fait signal à l'Etoile de mouiller comme elle étoit a porté des voyes je luy est demendé son mondes, qu'el mat envoiez aussitot j'ai fait incontinent alonger un ancre a jette dant le canal vers l'ESE et fait virer dessüe, nous avons parré, et nous somme trouver dant le canal, ayant calmie tout a fait j'ai fait nagere [sic] les bateaux sous le vent du v.<sup>aux</sup> a l'ESE ou éstant, a 8<sup>h</sup> ¾ au ⅔ du canal vers la terre j'ai fait motuiller un ancre de bossoire par 9<sup>b</sup>. ½ d'eau ensuite me suis rependüe sur le grelin ou éstant a demie canal je suis demeuré affourché ayant alors dix brasses d'eau font de vase, la nuit c'est passé belle en calme au jour fait les

#### Relevements suivants

La plus proche des isles sa pointe du N...au.....	NO ¼ N. 4 <sup>d</sup> O <sup>t</sup>
La pointe du... S. de la dit isle.....au.....	NO. 3 <sup>d</sup> . O <sup>t</sup>
La 2 <sup>e</sup> isle du large par son milieux.....au.....	NO ¼ O. 5 <sup>d</sup> N
La 3 <sup>e</sup> isle du large.....a.....	Ouëst. 5 <sup>d</sup> N
L'Isle des harbres.....au.....	SO ¼ O. 3 <sup>d</sup> S
La pointe du...Ouëst de Zenzibare.....au.....	SO. 5 <sup>d</sup> O <sup>t</sup>
La pointe du...Nord de la meme isle.....au.....	N ¼ NE. 1 <sup>d</sup> N
Un reciffe.....au.....	OSO. 1 <sup>d</sup> 30 <sup>m</sup> O <sup>t</sup>

Après avoir fait le relevement nous avons relevé notre ancre du boissoir et nous sommes évitté sur notre grelin préparé les huniers et perroquet, a 7<sup>h</sup>. fillé notre grelin avec boüé et fait route au SSO laissant l'isle a l'arbre qui est fort distingué, un peut a babord et fait route aini jusqu'a 8<sup>h</sup>. que nous somme venüe sur babord, gouvernant sur la sitadelle de Zenzibare pour aller en rad du dit lieux ou nous avons mouillé, a 9<sup>h</sup>. par 7<sup>b</sup>. ½ fond de vase un peut dure maillé de sable, après avoir levé notre ancre a jet et grelin que nous avions laissé dant la passe<sup>106</sup> nous avons attouché NE et SO avec nos ancrs du boissoir a 60 brasses de cable dehort en suite fait le relevement qui suit aux l'aut feille [sic]

[p. 159]

#### Relevement

La pointe de l'Est de l'isle la plus prés de Zenzibare.au.....	NE ¼ N. 2 <sup>d</sup> N
La pointe du Ouëst.....au.....	NNE. 2 <sup>d</sup> N
La 2 <sup>e</sup> isle suivant la pointe de l'Est.....au.....	N ¼ NE. 2 <sup>d</sup> N
Sa pointe du Ouëst.....au.....	Nord. 5 <sup>d</sup> E

<sup>105</sup> Dans la marge : « a 6<sup>h</sup>. du soir échouer ».

<sup>106</sup> Dans la marge : « Mouillé à Zanzibar ».

La 3<sup>e</sup> isle sa partie de l'est.....au.....N ¼ NO. 2<sup>d</sup> N  
 Sa partie du Ouëst.....au.....N ¼ NO. 5<sup>d</sup> O<sup>t</sup>  
 La 4<sup>e</sup> isle sa pointe de l'Est.....au.....ONO. 5<sup>d</sup> N  
 La partie que nous voïons la plus Ouëst.....au.....ONO. 3<sup>d</sup> O<sup>t</sup>  
 Le milieux de l'isle a l'arbres isle reconnoissable.....au.....SO ¼ O. 3<sup>d</sup> O<sup>t</sup>  
 La partie du Ouëst de Zenzibare.....au.....SO. 4<sup>d</sup> S  
 Le gouvernement de la place.....au.....S ¼ SO. 2<sup>d</sup> O<sup>t</sup>  
 La partie du N de Zenzibare.....au.....NNE. 5<sup>d</sup> 30<sup>m</sup> Nord.

Nous avons tirré cinq coups de canons après estre mouillé pour la propriété du commerce.

Du 9 au mardy 10 [janvier 1775]

Les vent on reigné du N au NE sur les 4<sup>h</sup> passé au S et SSE ensuite a l'Est et au NE en calme beau temp l'après midy, nos messieurs subrecargue on dessendües a terre salluer le gouverneur qui y ont étée bien reçüe et bon aceüilles nous proposant tous les besoins de l'hospitallité, eau bois boufs<sup>107</sup> & tous les rafraichissement qui son den l'isle et même une carguais [sic] de Noirs sous un mois denviron six cengt noirs.

Le gouverneur a dit a nos messieurs qu'il viendrait le lendemain matin a notre bord voir le v<sup>aux</sup>. La nuit c'est passé très belle beau temp au matin sur les 9<sup>h</sup> le gouverneur est venue a bord avec quelqu'un de ces succédant, le 2<sup>e</sup> gouverneur et autres tous hommes un peu agés de 50 a 60 ans hommes robuste et figure a la Romeisne comme l'on voit dans les anciens tableaux vénérable, paroissant onneste et judicieux, leurs visite na pas étée longue, ons leurs a fait présant en vüe de faire la traitte le présant est de deux pistolets garnie en argent, a un coup deux ditot<sup>108</sup> garnie en argent a deux coup et quatres mousquetons pour le fils du gouverneur, un saque de piastres contenant.....<sup>109</sup> un rouleau de soiries....

Ils on parrüe fort comptent et son partie pour retourner a terre, on leurs a fait honneur de cepts Vive le Roy et dautant de coup de canons ; Le gouverneur se nomme... agée de.. ;

Un négociant maure fameux se nomme Bannébacar<sup>110</sup> qui est honnet homme et sur lequel on peut compter avec assurance.

[p. 160]

Du 10 au mercredy 11

Continuationt de beau temp du N au NNE. Jolly frais il y a dans ce pays un prince maure qui ma parüe distingué par son mintien, son air, ses façons c'est un pretendant à la couronne de ce pays.

Du 11 au jeudy 12

Continuationt de beau temp joly frais, l'après midy du 11 j'ais dessendue a terre voir le gouverneur qui ma fait bon acüeil et ces suscedants, il est arrivé de grend bateau qu'il nomme *trenant* [ou *renant* ?] de Mascat leurs bordages est cousüs avec de la pailles il peut porter... tonneaux<sup>111</sup>.

Du 12 au vendredy 13

Petit frais du NE beau tem commencé a faire de l'eau a une riviere le travaire de l'islot ou nous avons touché.

Du 13 au samedy 14

<sup>107</sup> Bœufs.

<sup>108</sup> *Dito*, c'est-à-dire *idem*.

<sup>109</sup> Laissé blanc.

<sup>110</sup> Bwana Bakar.

<sup>111</sup> Le terme donné par l'auteur par désigner ces navires semble une transcription curieuse, sans doute une déformation de l'arabe, et je n'ai pu l'identifier, ni Erik Gilbert, spécialiste de l'histoire maritime de l'Afrique orientale et du golfe Persique (communication personnelle, 26.01.2010). Pour un aperçu des navires fréquentant les eaux de Zanzibar au XIX<sup>e</sup> siècle, voir E. Gilbert, *Dhows & the colonial economy of Zanzibar*, 2004, pp. 36-51.

La brise du NE petit frais beaup temps, j'ai été sondé le canal, a terre des trois islots par ou nous avons entré, la pointe de l'islot le plus a terre sur laqu'elle nous avons touché, que j'appelle l'islot l'Esperance...

S'étant fait au large a 8 & ¼ de lieuës dans le SE il forme un seillon de sables dont la pointe et très somme [sic] et plat et qui savence ver Zenzibare de façon que le canal est a diriger et entretenir les 2/3 de distance vers l'islot, et 1/3 vers l'isle Zenzibare de façon que le canal est telle, ayant l'islot au NNO on vient en dépendance sur tribord en gouvernant sur l'isle a l'arbres la laissant un peu a babord je conseil a ceux qui donnent dan cest antré d'avoir un canot a sonder sur lavent à eux.

Du 14 au dimanche 15

Bonne brise du NE débarqué du fer et envoïer faire de l'eau

Du 15 au lundy 16

Même temp la nuit très belle et calme.

Du 16 au mardy 17

Les vents on reigné du NNE a l'est. Bonne brise le jour, et la nuit calme.

Du 17 au mercredy 18

Beau temp du NE. La nuit calme.

Il est arrivé une palle arabbe de 8 canons et des grend bateaux.

Du 18 au jeudy 19

Bon frais beau temp du NE. Nous avons débarqué du fer, des canons, nous somme partie den le canot pour aller sondé la passe, a terre des trois islot par ou nous avons entré après avoir parcourüe la partie du S de l'isle l'Esperance ou nous avons trouvé 7.6.9.<sup>b</sup> d'eau fond de sable vaseux, fond propre pour ancrer, nous avons rengé un sillon de sable qui sétant dent la partie du SE de la dit isle environ 1/4 de lieuës. Ensuite de quoy le fond est très sommer et très plat tout autoure principalement vers la passe [p. 161] Ce qui fait que l'on est obligé lorsqu'on entre a Zenzibare et laisser [sic] les 2/3 vers l'isle l'Espérance, je dit l'isle l'Espérance par ce qu'il y a touché en entrant par la faute du pilote de lendroit malgré tous ce que j'ai pu faire après avoir renga l'isle nous avons mouillé den le canal par 9<sup>b</sup> d'eau fond de sables vaseux et fait en suite le dit relevement qui suivent.

[...]

Du 19 au vendredy 20

Joly frais beau tem du N au NE. L'on a débarqué du fer.

Les vivres dan ce paye son bonne et a bon marché les boufs deux et demie et trois piastres et quatre piastres il y a du poisson en abondance, pour du gibiers il n'est que d'aller a la chasse. L'air jusqu'a prézant et très sein et point de maladies.

Du 20 au samedy 21

Les vents reignent ordinairement dan ce paye du N au NE le matin joly frais sur dix a onze heures la brise ogmente bon frais du NE. Sur le soir les vents passent a l'Est et l'ESE ordinairement il calmie, les nuits son belle dant cette saison quelquefois de l'aurage au soir ;

J'ai été sur l'isle a l'arbre petite isle dans le ouët de la pointe du camp ou place de Zenzibare a 1 l. [...suivent à nouveau des relevés nautiques]

Du 21 au dimanche 22

Beau temp joly frais du NE a l'Est. L'on embarque de l'eau.

Du 21 au lundy 23

Continuationt du même temp.

Du 23 au mardy 24

Petit frais du N au NE jsqu'au soir qu'il a calmie, et la fraicheur de la partie de l'Est.

Du 24 au mercredi 25

L'après midi beau temp calme la nuit même tent au matin bonne brise du N.

Du 25 au jeudi 26

Joly frais du NE au NNE toujours beau temp ;

Ce pays est propre pour toutes les boissons de la vie, l'air dans ce pays pendant cette saison y est très sain et salubre ;

Le bœuf, le gibier, le poisson, très bon et en abondance, les mœurs des gens du pays me semblent bon, honnête bien faisant, mais usurrier, arabe pour l'argent nous travaillons à faire notre eau. Nous en avons fait une partie à la rivière qui est au NE de la place de Zenzibare environ 1 l.  $\frac{1}{3}$  à la même île de cet endroit cette rivière reste à l'ESE de l'île l'Espérance aux environ 1 l. cet eau n'est pas la meilleure qui soit dans ce pays, il y a beaucoup de puits<sup>112</sup>, à la place de Zenzibare, mais le milieu est le seul où l'on puisse faire de l'eau pour les v<sup>aux</sup> c'est un puy qui est à l'Ouest du lieu où l'on peut faire 30 à 40 barriques d'eau par nuit, et celui où est la meilleure eau, des autres puits, est la rivière, il y a d'autres moyens pour faire de l'eau mais plus difficilement ;

Je préviens ce pays est rempli de caria<sup>113</sup> principalement au rivières est pays où l'on fait l'eau et que les barriques ou piasses qui séjournent vers ces lieux en reviennent remplies, et mangé de caria<sup>113</sup> particulièrement ceux qui sont cerclés en bois, ces insectes se nichent sous les cercles ;

Du 26 au vendredi 27

La brise a régné à l'ordinaire de l'Est à l'ESE l'après midi. La nuit calme, au matin sur les 9 à 10<sup>h</sup> la brise augmente joly frais du N au NNE et NE qui sont les brises ordinaires ; l'on embarque de l'eau ;

Du 27 au samedi 28

Bonne brise du Nord à l'Est. Toujours beau temp.

Du 28 au dimanche 29

Petit frais du N beau temp ; le samedi 28 nous avons commencé notre traite et embarqué 10 noirs castres<sup>114</sup> piasse dinde et 9 femmes.

Du 29 au lundi 30

Joly frais du NE beau temp, le soir les vents ont passé au S et à l'Ouest. Ensuite revenue aux N et NE variable, le 29 embarqué 9 noirs piasses dindes et 2 négresses le 30 à midi embarqué 8 noirs piasse dinde et 4 négresses 1 négresse à la mamelle.

Du 30 au mardi 31

Petit frais presque calme du ONO beau temp à 2<sup>h</sup> après midi embarqué deux noirs piasse dinde et un négreillon et une négresse.

Le même jour cinq noirs piasse dinde et trois négresses ;

Du 31 au mercredi 1 [février 1775]

Joly frais du N au NE. Beau temp l'après midi 31. Embarqué deux noirs piasse dinde le me[me] jour trois noirs idem.

Du 1 au jeudi 2

Petit frais beau temp du NE à l'E. La nuit calme au matin de l'aurore beaucoup de pluie tonnares et des éclairs ; le 1 embarqué.....9 noirs.

Du 2 au vendredi 3

---

<sup>112</sup> Puits.

<sup>113</sup> Il s'agit de tarets, mollusques xylophages de diverses espèces.

<sup>114</sup> « Caste ». Sous cette forme, le terme apparaît par exemple dans le journal du gouverneur de l'Île de France René Magon, qui recommande en 1757 l'introduction d'esclaves d'origines diverses : « Mais si la prospérité de la colonie exige indispensablement un effort sur l'article de la traite, le mélange des castres [sic] importe aussi beaucoup à sa tranquillité » (« Journal de Magon », entrée du 14.08.1757, AN, C4-9, non-folioté, p. 105 du journal).

Les vents on reigné du Nord au NE et a l'Est. Beau temp la nuit belle au matin un grain du Sud ensuite calme. La mer a monté cette marée de 20 pieds, le 2 embarqué 15 noirs 1 négresse.

Du 3 au samedi 4

Petit frais de l'Est a l'ESE beau temp la nuit calme, le matin un peu de pluie et d'aurages. Le 3<sup>e</sup> embarqué 7 noirs deux femmes, et un négreillon ;

Du 4 au dimanche 5

Le temps beau et calme au matin le temps averse petite pluie. Le 4 embarqué 22 noirs piessé dinde 12 femmes et deux enfans filles a la mamelle ;

Du 5 au lundi 6

Petit frais du NE la nuit calme au matin du large. Le 5 embarqué 5 noirs et une femme.

Du 6 au mardi 7

Très beau temp et calme toujours de même.

[p. 164]

Suite du 6 au mardi 7

Le 6 embarqué.....5. noirs...3 femmes..et deux capors

Le dit.....2. id.....3. id.....un. id.

Le dit.....28. id.....20. id.....deux id.

Du 7 au mercredi 8

Le temps c'est passé en calme, au matin de laurage dans le Sud.

Le 7 embarqué 16 noirs... 15 femmes. 1 négreillon et une caporinne et deux enfans a la mamelle 1 mal une femelle ;

A 11<sup>h</sup> du 7 au soir il c'est jetté 2 négresses a la mer par les fenestre de la grande chambre qui avoient cassé les greillages, nous en avons repris une avec notre canot et n'avons pas eue connoissance de l'autre ;

Du 8 au jeudi 9

Beau temp un petite brise du N au NE. La nuit calme au matin le temps a laurage. Le 8 embarqué 42 noirs et 7 négresses.

Au matin du 9 l'Etoile a eue avoir dragué une négresse noyée en perchant j'y est envoyé notre canot avec le mettre d'équipage pour la reconnoitre il l'a amené a bord a poupe. J'ai fait passer toutes les négresses a la voir pour leurs faire voir le risque qu'il couroient en se jettant a la mer. Je n'en est point donné connoissance aux hommes, vüe qu'il n'avoit point eue connoissance de cette dézartion et n'en point donner oscarion ;<sup>115</sup>

Du 9 au vendredi 10

Temp petit frais du NE a l'ESE le temps calme le 9. Embarqué 10 caffres et une négresse ;<sup>116</sup>

Du 10 au samedi 11

Jaully frais beau temp du NE. Il est arrivé un bateau indien. Le 10 embarqué 2 caffres et 1 petit caport. Du dit au soir 4 caffres ;

Du 11 au dimanche 12

Petit frais du NE à l'Est. Beau temps petit frais, le soir calme, et la fraîcheur est venue du S. Le 11 embarqué 2 noirs caffre, il est arrivé des bateaux indiens. C'est aujourd'huy une grande fête chez les arrabe.

Du 12 au lundi 13

Petit frais du NE a l'Est. Le 12 embarqué 22 noirs et 10 femmes négresses ; Le 13 au matin débarqué une négresse malade et 4 noirs revenuës ; Débarqué aussi une caisse d'argent ;

Du 13 au mardi 14

---

<sup>115</sup> En marge : croquis de petite taille du visage d'une femme, accompagné de la mention : « Négresse noyée qui avoient déserté le 7 au soir ».

<sup>116</sup> En marge : « Débarque 1 négresse qui étoit folle ».



Beau temp du NE à l'Est. Petit frais le 13 embarqué 7 noirs caffres et deux femmes.

Du 14 au mercredy 15

Continuationt de même tems la nuit calme. Le 14 embarqué 14 noirs caffre et deux 7 [sic] femmes et deux capors.

[p. 165] Du 15 au jeudy 16

L'après midy du jeudy petit frais de l'ENE la nuit calme, au matin de l'aurage pluis tonnaires éclaires, le 15 embarqué 23 noirs caffres 1 caport, et 1 femme. Le dit 15 débarqué un noir caffre et un caport qui avoient embarqué hïer.

Du 16 au vendredy 17

Petit frais du NE à l'Est. La nuit calme le temp aurageux, au matin pety frais du Ouëst.

Le 16 embarqué 23 noirs 2 de [sic] negresses et 1 négreillon.

Le vendredy 17 debarqué une négresse malade du fruit de sang [sic].

J'ai fait passer aujourd'huy une gamelle de mahis de 25 livres qui n'a point que 17 L. ½ moulües a vanné ;

Le 17 au matin nous avons trouvé un noir caffre mort en entrepont qui étoit malade depuis quelque jours, notre chirurgien croit qu'il luy crevé un abcée dant la potrine ;<sup>117</sup>

Du 17 au samedy 18

Le tems calme aurageueüs [sic], quelque petit fraichure du NO. La nuit calme ; le 17 embarqué 8 caffres ;

Du 18 au dimanche 19

Petit frais du NE. Beau tems la mer calme, au matin la brise a réigné du Nord au NE joly frais le 18 embarqué 8 noirs caffres 1 negresse et un négreillon l'on a lenvergué nos voilles.

Du 19 au lundy 20

Joly frais du NE a l'Ene ; le temp nébuleux. La nuit calme. Au matin il c'es formé une brise qui est formé ou brague qui est fort étroit ;

Le 19 embarqué 8 caffres et une caporienne ;

Le 20 au matin toujoure de l'aurage. Nous nous sommes apperçüe que nôtre perroquet avoient étée enlevé et reconnüe, que la brasses avoit étée coupée. Alors ne dattant [sic] plus qu'il ne soit sauvé des noirs, j'ais fait visiter tous les grillages des sabords le plus, sur l'arriere a bababord [sic] ces trouvé faussé et des grillages cassés nous avons seüe par un noir, et ensuite par le compte que nous avons fait de nos noirs qu'il s'étoient échapé trois noirs, jais espéré deux bateaux ;<sup>118</sup> Le canot pour aller vers l'isle a l'arbres ou les vents portoient. J'ay priée M. Heneault capitaine de l'Etoile de me pretter sa chaloupe ce qu'il a fait. Jie est mis un officier pour aller a l'isle la plus Ouëst et la plus grend de ceux qui sont a la vüe de Zenzibare qui a un canal à l'Est d'elle pour venir ycy. Lequelle canal se trouvent entrelle et les trois islots proche Zenzibare, dan la nuit avoit porté vers cest ils. Sur les 9<sup>h</sup>½ que notre pirogue étoient echoïer aux rivage vis avie la place et le noirs qui l'avoient enlevé s'étoit enfuy.

[p. 166]

Du 20 au mardy 21

Le temp nébuleux la fraycheur du Sud petit frais embarque du bois a force. Le 20 embarqué 13 noirs caffres.

La nuit calme au matin beau tem le soir calme, la nuit c'est passé en aurage dont il a venté grend frais avec beau coup de pluis des éclairs les vents au SO et ONO ;

Du 21 au mercredy 22

Petit frais du NNE au NE. Beau tems le soir calme ;

Le 21 embarqué deux noirs caffre ;

<sup>117</sup> En marge : petit croquis du visage d'un homme portant ce qui ressemble à un pendentif, accompagné de la mention : « noir mort ».

<sup>118</sup> En marge : « a 3<sup>h</sup> du matin désertée trois noirs qui ont enlevé une pirogue ».

La nuit c'est passé en aurages dont il y a venté grand frais avec beaucoup de pluies, des éclairs, les vents au NO et ONO.

Du 22 au jeudi 23

Le temps calme et nébuleux la fraîcheurs du ONO . Le 22 embarqué 2 caffres. La nuit a été calme, le matin il a descendues un noir qui paroient estre attaqué de la petite vérolle ;

Le 23 au matin il est mort une jeune négresse qui avoient une maladie inconnue depuis trois jours elle se tracasse beaucoup. Se roullant d'un bord sur l'autre et chantant en suite elle à tombé dans un asoupissement dont elle est morte.

Du 23 au vendredi 24

Bon frais du NNE. Beau tems nébuleux sur le soir ;

Le 23 embarqué 8 noirs caffres et 1 négresse ; la nuit assés belle quelque'affraichy, au matin petit frais du Nord au NNO a 10<sup>h</sup> il a venté du NE.

Du 24 au samedi 25

Forte brise du NE. Le soir il a calmie, le 24 embarqué 11 noirs, et trois négresses. L'on a dézafourché dans la nuit, au matin petit frais ; Le 24 au matin il est mort une jeune négresse nouvellement embarqué que je crois que c'est d'un abcet.<sup>119</sup>

Du 25 au dimanche 26

Petit frais du NNE. Beau tems, dans la nuit de laurage tonnairs éclaires beaucoup de pluie, le matin le tem assez beau, le 25 embarqué 8 noirs caffre 3 femmes 2 capots et un négreillon,

Le 26 au matin il est mort un caffre de la dissenterie, débarqué un noir caffre qui paroît estre attaqué de la petite vérolle revenus abord le 28.

Du 26 au lundi 27

Le tems nébuleux très petit frais à l'ENE ;

Le 26 embarqué 3 noirs caffre 3 négresses, et 1 capot, la nuit calme, au matin même tems, le 27 au matin il est mort un noir caffre de la dissenterie.

[p. 167]

Du 27 au mardi 28

Vent du N à l'Est, petit frais beau temps nébuleux parfois la mer belle, la nuit calme ;

Le 27 embarques 11 noirs caffre et 4 négresses et un capors ; Le 28 du matin il est revenu un noir caffre que l'on avoit envoyer a terre le 26. Je le crois attaquer de la petite verolle ;

Du 28 au mercredi 1 mars

Très petit frais le tems assés beau vent du NE à l'Est,

Le 28 embarqué 3 noirs caffre un capot et 1 négresse,

Le 1<sup>e</sup> mars débarqué un noir, dudit nous avons seüe qu'il avoit déserté une négresse qui avoit été traitée a terre, sans estre venue a bord ;

Du 1 au jeudi 2<sup>e</sup>

L'après midi la brise a régné du Sud petit frais beau temps,

Le 1 mars embarqué 5 noirs caffre et 3 négresses, de l'aurage dans la partie du NO à O<sup>t</sup> du costé de la grande terre ;

Du 2 au vendredi 3

Joly frais du SSE des éclairs dans le Ouést. De laurage. Le 2 mars embarqué 9 caffre et 1 négresse. Il est mort une petite négresse à la mamelle nommée Julie,

Du 3 au samedi 4

Beau tems de l'Est au NE. La nuit calme ; le soir de laurage, et pluies,

Le 3 embarqué 4 caffre et 4 capots.

Du 4 au dimanche 5

---

<sup>119</sup> En marge : « Dans la nuit du 24 au 25 à une heure à près minuit l'on c'est aperçue que les noirs avoient cassé un greillage ».

Petit frais de l'ENE au beau tems. Le samedi 4 à 1<sup>h</sup>. ½ après midy il est mort le nommé Michelle Lafritée de Lorient matelot ataqué d'une fluxion de poitrine depuis quelque jours. Le 4 embarqué 6 noirs caffre 1 capot et 1 négresse qui avoit été débarqué et un caise [sic] d'argent ;<sup>120</sup>

Du 5 au lundy 6

Petit frais du NO au NNO à 2<sup>h</sup>. ½ les vents son venue de l'ENE forte brise, ensuite il a calmie beau tems, le 5 embarqué 10 noirs caffre et 8 négresse ;

Au matin du 5 nous avons déffourché levé l'ancre du SO et virré sur celle du NE. Bon frais de la meme party.

Du 6 au mardy 7

Joly frais du NNE au NE à 3<sup>h</sup>. nous avo [sic] levé l'ancre et appareillé sous les foques le petit hunier et le perroquet de fougue et fait route au OSO.

A 3<sup>h</sup>. ¼ nous avons mouillé par 13<sup>h</sup>. fond de sables ;

Ensuite affoucher Est et Ouest et fait les relevent suivant.<sup>121</sup>

[p. 168] Le 6 il a déserté un noir caffre qu'on avoit envoyé à terre ataqué de la petite verolle.

Le 6 embarqué 3 noirs caffres et une femme débarqué une caisse de piastres. La nuit calme, au matin bonne brise du NNE à 10<sup>h</sup>. du matin il est mort une negresse.

Du 7 au mercredy 8

Bon frais du NE à l'ENE. Le 7 embarqué 9 caffres et cinq femmes. Revenu une négresse nourice avec son enfant, qui avoit été débarquée le 21 fevrier malade. Le 7 à 6<sup>h</sup>. ½ du soir il est mort une négresse de la dissantrie.

Du 8 au jeudy 9

Beau tems joli frais du NE à l'ENE. Le 8 embarqué 18 caffres, 2 capors et 3 négresses, dans la nuit notre chaloupe a rempli, nous l'avons sauvée, mais nous avons perdu 7 barriques plaines d'eau et 3 avirons. Renvoyé la chaloupe faire de l'eau.

Du 9 au vendredy 10

Joli frais du Nord au NE et à l'ENE, beau tems. Nous avons embarqué le reste des effets qui nous restoient à terre et nous sommes préparés à partir. Au soir embarqué notre chaloupe qui étoit tres mauvaise et que nous avons demolie le matin pour le service du vaisseaux et pour l'utilité de l'Etoile du Matin. Le mauvais bois pour bois à feu. Nous avons fait de l'eau avec notre canot embarqué le reste de nos effets et avons désafourché.<sup>122</sup>

Du 10 au samedi 11<sup>123</sup>

Petit frais du Nord à 2<sup>h</sup>. apres midi, nous avons levé l'ancre et appareillé, singlant au sud à toutes voiles, jusqu'à environ 4<sup>h</sup>. apres midi que nous avons été obligé de mouiller dans le sud 2° Est de la pointe de Zanzibar distance de 1<sup>l</sup>. ¼ et y sommes demeurés pendant la nuit, qui a été calme. Dans la nuit nous avons envoyé faire de l'eau pour le canot. Deux des pilotes du lieu ont demandé à aller a terre promettant venir dans la nuit. Il ne sont venus qu'à 7 heures du matin à la même levé l'ancre et appareillé. [...]

[p. 169] Le pilotte que je crois le plus de confiance de Zenzibare est un nommé Embarice coutré [sic] le 2° est un nommé Battou. [...] »

Nous résumons à présent les principales informations livrées par le journal de bord après le départ de Zanzibar.

<sup>120</sup> En marge : croquis d'une tombe surmontée d'une croix, accompagné de la mention « Requi es cant in pace amen » (*requiescat in pace amen*).

<sup>121</sup> Les relèvements nautiques sont absents.

<sup>122</sup> En marge : « Tirant d'eau 14 pieds 6 pouces derrière et 12 pieds 6 pouces devant ».

<sup>123</sup> En marge : « départ de Zanzibar ».

Le premier cas de variole à bord est signalé le dimanche 12 mars, deux hommes sont rapidement mis en quarantaine :

*« Le 12 nous avons eu un noir attaqué de la petite vérole, le dimanche 12 il est mort un noir caffre de la dissenterie. Le 13 un noir attaqué encore de la petite verole. Nous avons mis ces deux malades dans une pirogue qui étoit saisie en dehors du vaisseaux ».*

Une femme est également touchée le 19 mars, à partir de cette date les procédures de quarantaine semblent interrompues. Entre le 11 mars et le 1<sup>er</sup> avril, 20 hommes décèdent, ainsi que deux femmes, deux « capors » (adolescents), et deux enfants en bas âge. Seize de ces décès sont imputés à la dysenterie, nous n'avons pas de détails sur les autres cas. Le capitaine Robinot des Moulières signale le décès de l'un des esclaves achetés à son compte, la pratique du marquage - tout à fait courante - est mentionnée à cette occasion :

*« Le Samedi 1<sup>er</sup> [avril 1775] est mort un noir caffre à moi qui étoit marqué d'une M au bras gauche comme le sont les miens ».*

Les procédures de variolisation débutent le trois avril, à cette date seuls cinq cas de variole ont été signalés : « On a seigné 60 negresses pour les préparer à être inoculée de la petite verole ». La procédure se poursuit le lendemain : « Ce matin on a purgé les 60 négresses qu'on prépare à être inoculée de la petite verolle ». L'inoculation elle-même est pratiquée le lendemain. Les mêmes traitements sont appliqués sur d'autres groupes les jours suivants : saignée le premier jour, purge le lendemain, puis inoculation le troisième jour. Le groupe suivant, le 7 avril, est ainsi constitué de 30 femmes. Les premiers décès de la variole ont lieu le 8 avril, il s'agit de deux hommes - dont l'un avait reçu comme prénom L'Espérance.

Robinot des Moulières rapporte l'état des vivres le 11 avril :

*« Fait le recensement de nos vivres. Il nous reste en biscuit trois mille huit cent livres, pesé du mahi<sup>124</sup> brut et apres avoir été moulu et vanné il à diminué du quart quelque chose de plus.*

*Nous avons encore à bort en mahis brut . 23650  
et en pois du Cap \_\_\_\_\_ 5880  
en pois arricot \_\_\_\_\_ 1200  
en mil brut \_\_\_\_\_ 5000  
total des vires et des legumes \_\_\_\_\_ 35730 »*

La procédure d'inoculation des hommes est entamée le 12 avril avec un groupe de 49 esclaves. Le même jour, deux femmes non-inoculées présentent des symptômes, ainsi qu'une femme qui avait été inoculée.

Un épisode particulièrement tragique est ensuite mentionné par Robinot des Moulières, qui paraît en avoir été affecté car il le rapporte à deux reprises :

*« Le 13 il est mort une femme en accouchant avant le terme d'une petite fille qui à été batisée et est morte à 3h. du matin. Du 14 elle a été jettée à la mer peu de tems apres au matin du 14 pris un gros requin qui l'avoit dans le corps toute entiere, on a fait en sorte que les noirs n'en eussent point en connoissance. [...] Le vendredi 14 il est mort un enfan né d'hier dont la mere mourut dans l'accouchement dont l'enfant ayant été*

---

<sup>124</sup> Maïs.

*jetté à la mer quelque tems apres sa mort. Ce matin nous avons pris un gros requin qui l'avoit tout entier dans son corps ».*

On notera que l'équipage avait pris soin de baptiser le nourrisson et surtout que des précautions sont prises afin que cet épisode n'aggrave pas l'état psychologique des esclaves, probablement afin de préserver leur santé mais peut-être également pour ne pas encourager des tensions qui pourraient déboucher en insubordination ou en révolte.

Le 15 avril, trois femmes inoculées le 5 avril présentent des symptômes de variole ; un nouveau groupe de 50 hommes subit la saignée, ils sont purgés le 16 et inoculés le 17. Un autre groupe, de 66 hommes, est traité entre le 18 et le 20 avril. Par la suite, il semble que l'équipage cherche à achever rapidement l'inoculation de l'ensemble de la cargaison car le groupe suivant, de 77 hommes, subit un traitement plus rapide : ils sont saignés le 21, purgés le 22 et inoculés le soir même. Le 23 avril, une indication nous permet de connaître le nombre d'hommes qui n'avaient pas encore été inoculés, et par conséquent de connaître le nombre d'hommes alors encore en vie : « On à seigné 67 noirs qui est le reste de la cargaison pour etre inoculés de la petite verole ».

Les procédures sont méthodiques et l'équipage veille à ce que l'ensemble de la cargaison d'esclaves soit inoculée dans les meilleurs délais :

*« On a purgé aujourd'hui 14 noirs qu'on avoit seigné hier et on les a inocules pour la petite verole cet apres midy. Des indispositions les avoient empêché d'être inoculés plutot ».*

Malgré ces précautions, cinq esclaves meurent de la variole entre le 21 et le 28 avril, dont au moins deux avaient été inoculés. L'épidémie se propage très rapidement, à la date du 27 avril, il est indiqué : « Il a été pris aujourd'hui 6 noirs de la petite vérole qui ont été inoculés, il y a à bord environ 150 petits verolés ».

Le journal de bord prend fin brusquement, le 28 avril 1775, sur la phrase suivante :  
*« Il est mort un noir caffre macondé de la petite verole, ledit il est mort une négresse de la petite verole n'ayant point été inoculée ».*

### ***Bilan statistique du voyage selon le journal de bord***

614 adultes et enfants sevrés ont été acquis à Zanzibar pour l'*Espérance*. Le 28 avril 1775, un mois avant le retour à l'Île de France (le 30 mai), environ 526 d'entre eux sont encore vivants à bord du navire.

Esclaves	Embarqués	Débarqués et laissés à terre <sup>125</sup>	Décédés à bord (jusqu'au 28 avril 1775)	Évasion (sans retour à bord) et suicide
Hommes	446	3	au mouillage : 3 durant le trajet : 41	4
Femmes	138	2	au mouillage : 4 durant le trajet : 13	2
<i>Capors</i> (jeunes hommes)	21	1	4	
<i>Caporines</i> (jeunes femmes)	2		0	
<i>Négrillons</i> (jeunes garçons)	6		2	
<i>Négrittes</i> (fillettes)	0			
Enfants « à la mamelle »	5		2	
Total	618	6	69	6

### ***Références***

Akinola, G.A., « The French on the Lindi Coast, 1785-1789 », *Tanzania Notes and Records*, 70, 1969, pp. 13-20.

Allen, R.B., « The constant demand of the French : the Mascarene slave trade and the worlds of the Indian Ocean and Atlantic during the eighteenth and nineteenth centuries », *Journal of African History*, 49(1), 2008, pp. 43-72.

Alpers, E.A., « A revised chronology of the Sultans of Kilwa in the eighteenth and nineteenth centuries », *Azania*, 2, 1967, pp. 145-163.

---

<sup>125</sup> Chiffres approximatifs.

Alpers, E.A., « The French slave trade in East Africa (1721-1810) », *Cahiers d'Études Africaines*, 37, X (1), 1970, pp. 80-124.

Alpers, E.A., *Ivory and slaves in East Central Africa*, Londres, Heinemann, 1975.

Annonces, affiches et avis divers pour les colonies des Isles de France et de Bourbon, 1773-1775, collection incomplète préservée aux Mauritius National Archives, Coromandel, Île Maurice.

Brest, P., « Un exemple de commerce 'quadrangulaire' au XVIII<sup>ème</sup> siècle : le périple de l'Espérance (1774-1775) », *TSINGY. Revue de l'Association des Professeurs d'Histoire et de Géographie de Madagascar*, 2005, 1, pp. 5-12. Disponible en ligne : <http://pedagogie2.acreunion.fr/HistEtGeo/indian/leperipledesperance18eme.htm>

Capella, J., *O tráfico de escravos nos portos de Moçambique*, Lisbonne, Afrontamento, 2002.

Damon, R., *Joseph Crassous de Médeuil 1741-1793. Marchand, officier de la Marine royale et négrier*, Paris, Karthala-CERC, 2004.

Deveau, J.-M., *La traite rochelaise*, Paris, Karthala, 1990.

Eltis, D. et alii, *Transatlantic Slave Trade Database*, <http://www.slavevoyages.org>.

Fenner, F., « Smallpox : emergence, global spread, and eradication », *History and Philosophy of the Life Sciences*, 15(3), 1993, pp. 397-420.

Filliot, J.-M., *La traite des esclaves vers les Mascareignes au XVIII<sup>e</sup> siècle*, Paris, ORSTOM, 1974.

Freeman-Grenville, G.S.P. (éd.), *The East African Coast, select documents from the first to the earlier nineteenth century*, Oxford, Clarendon Press, 1962.

Freeman-Grenville, G.S.P., *The French at Kilwa Island*, Oxford, Oxford University Press, 1965.

Freeman-Grenville, G.S.P., « Some eighteenth century documents concerning Eastern Africa in the Archives de France », 1965, ms. non-publié, Balme Library, University of Ghana, Legon, Ghana.

Gilbert, E., *Dhows & the colonial economy of Zanzibar : 1860-1970*, Oxford, James Currey, 2004.

Gray, J.M., « The French at Kilwa, 1776-1784 », *Tanganyika Notes and Records*, 44, 1956, pp. 28-49.

Herbert, E.W., « Smallpox inoculation in Africa », *Journal of African History*, 16(4), 1975, pp. 539-559.

Klein, H.S., *The Atlantic slave trade*, New York, Cambridge University Press, 1999.

Klein, H.S. et S.L. Engerman, « A note on mortality in the French slave trade in the eighteenth century », in Gemery, H.A., et J.S. Hogendorn (dir.), *The uncommon market. Essays in the economic history of the Atlantic slave trade*, New York, Academic Press, 1979, pp. 261-272.

Mettas, J., *Répertoire des expéditions négrières françaises au XVIII<sup>e</sup> siècle. Tome II : ports autres que Nantes*, Paris, Société Française d'Histoire d'Outre-Mer, 1984.

Pétre-Grenouilleau, O., *Les traites négrières, essai d'histoire globale*, Paris, Gallimard, 2004.

Ross, R., « The Dutch on the Swahili coast, 1776-1778 : two slaving journals », *International Journal of African Historical Studies*, 19(2) et 19(3), 1986, pp. 305-360, 479-506.

Sheridan, R.B., *Doctors and slaves. A medical and demographic history of slavery in the British West Indies, 1680-1834*, Cambridge, Cambridge University Press, 1985.

Sheriff, A., *Slaves, spices and ivory in Zanzibar, integration of an East African commercial empire into the world economy, 1770-1873*, Londres, James Currey, 1987.

Toussaint, A., *La route des îles, contribution à l'histoire maritime des Mascareignes*, Paris, S.E.V.P.E.N., 1967.

Vaughan, M., « Slavery, smallpox, and Revolution : 1792 in Île de France (Mauritius) », *Social History of Medicine*, 13(3), 2000, pp. 411-428.

Vaughan, M., *Creating the Creole Island, slavery in eighteenth-century Mauritius*, Durham et Londres, Duke University Press, 2005.

Vernet, T., *Les cités-États swahili de l'archipel de Lamu, 1585–1810. Dynamiques endogènes, dynamiques exogènes*, Thèse de doctorat, Centre de Recherches Africaines, Université Paris 1 Panthéon-Sorbonne, 2005.

Vernet, T., « Slave trade and slavery on the Swahili Coast, 1500-1750 », in Mirzai, B., I. Musah Montana et P. Lovejoy (dir.), *Slavery, Islam and diaspora*, Trenton, Africa World Press, 2009, pp. 37-76.

Wanquet, C., « Le peuplement des Seychelles sous l'occupation française. Une expérience de colonisation à la fin du XVIII<sup>e</sup> siècle », in *Mouvements de populations dans l'océan Indien. Actes du quatrième congrès de l'Association Historique Internationale de l'Océan Indien [...]*, Paris, Champion, 1979, pp. 187-208.